

# HÄRNÖSAND OCH E4:AN

**-VÄGEN SOM LOKALISERINGSFAKTOR**



**EXAMENSARBETE AV LISA WÅRD  
LTJ-FAKULTETEN VID SVERIGES LANTBRUKSUNIVERSITET, ALNARP, 2011  
SJÄLVSTÄNDIGT ARBETE VID LTJ-FAKULTETEN, SLU**

***Universitet: SLU, Sveriges lantbruksuniversitet***

*Fakultet:* LTJ-fakulteten

*Författare:* Lisa Wård

*Svensk titel:* Härnösand och E4:an, vägen som lokaliseringsfaktor

*Nyckelord:* vägen, E4:an, Härnösand

*Handledare:* Gunilla Lindholm, Institutionen för landskapsarkitektur, LTJ-fakulteten, SLU

*Bitradande handledare:* Bengt Schibbye, Schibbye Landskap AB, Härnösand

*Examinatorer:* Carola Wingren och Mattias Qvistrom, Institutionen för landskapsarkitektur, LTJ-fakulteten, SLU

*Kurstitel:* Examensarbete i landskapsarkitektur

*Kurskod:* EXO 375

*Nivå:* Avancerad E

*Serienamn:* Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU

*Arbetets omfattning:* 30 hp

*Utgivningsort:* Alnarp

*Utgivningsår:* 2011

*Program:* Landskapsarkitektprogrammet

# FÖRORD

Stort tack till mina handledare

**Gunilla och Bengt**

för att ni har stöttat och lyft mitt arbete!

# SAMMANFATTNING

Städer har uppstått i knutpunkter mellan olika farleder. Staden Harnosand kom att ligga där vagen längs Norrlandskusten mötte den lugna viken Nattviken bakom ön Harnön.

Harnosand har ett stort historiskt arv, som en av Norrlands första städer, centrum för kyrkans makt och skolstad. Den ökade centralisering i Sverige och globaliseringen i världen har gjort Norrland till Sveriges baksida. Landsbygden och de mindre städerna lever inte längre. I Harnosand är utflyttningen stor och odetomterna gapar tomma.

Mitt i Harnosand, vid Nattviken, finns en av dessa odetomter. Odetomten ligger bredvid E4:an, vagen som leder ut i världen och Europa. Kan tomten användas för att profilera staden, vända ansiktet utåt och samtidigt skapa en positiv upplevelse för de boende i staden?

Genom att se på stadens olika tidsepoker för att ta reda på stadens identitet görs ett försök att spegla historien i en park, Nattvikstrappen, på odetomten vid Nattviken.



# ABSTRACT

Cities have always been founded on nodes of different roads. The city Harnosand was founded where the road along the coast of north Sweden meets the sea and the calm bay of Nattviken behind the island of Harnon.

Harnosand has a big historic heritage as one of the first cities in the north part of Sweden, centre of the church and education city. The increasing centralisation of Sweden and the globalisation of the world have made north of Sweden to the backside of Sweden. The countryside and the smaller cities don't live anymore. In Harnosand is big moving out and many empty spaces.

In the middle of Harnosand next to Nattviken, is one of these empty spaces. This empty space next to the road of E4, that leads out in the world and Europa. Can the space be used to promote the city, face the city towards the world and at the same time create a positive experience for living people in the city?

By looking at the different epochs of the city to find out the identity of the city makes a try to mirror the history in a park, Nattvikstrappen, on the empty space by Nattviken.

# INNEHÅLL

## 1. Inledning sid. 6

### 1.1. Analysmetoder sid. 7

## 2. Platsen idag sid. 8

### 2.1. Tomt och ingenting, var är människorna? sid. 9

## 3. Litteratur och referensplatser sid. 10

### 3.1 Det lokala och det generella sid. 11

#### 3.1.1. Platsen i upplevelsesamhället sid. 12

### 3.2. Staden vid vägen sid. 13

#### 3.2.1. Staden och handeln sid. 14

#### 3.2.2. Staden och handeln och bilen sid. 15

### 3.3 .Vägen - magnet eller störing sid. 16

#### 3.3.1. Upplevelsen av vägen sid. 17

#### 3.3.2. Väglandskap sid. 18

#### 3.3.3. Varför lokalisera sig vid vägen sid. 19

### 3.4. Platsen säljs med grön design sid. 20

#### 3.4.1. El rio, Valencia Spanien sid. 21

#### 3.4.2. Breiavannet Stavanger, Norge sid. 22

#### 3.4.3. Sohlbergplassen Rondande, Norge sid. 23

## 4. Analys sid. 24

### 4.1 Härnösand och E4:an - en upplevelseanalys sid. 25

#### 4.1.2.1. Vägen till Härnösand sid. 26

#### 4.1.2.2. Länets attraktioner längs E4:an sid. 27

#### 4.1.2.3. Stadens strukturer före nya E4:an 1980 sid. 28

#### 4.1.2.4. Stadens strukturer efter den nya E4:an 2007 sid. 29

### 4.2. Upplevelseområden sid. 30

#### 4.2.1. Utblick stadssiluett sid. 31

#### 4.2.2. Bullervallen-Planket sid. 32

#### 4.2.3. Väglandskapet sid. 33

#### 4.2.4. Under staden sid. 34

#### 4.2.5. Hög höjd, extern centrum/jarnvag sid. 35

#### 4.2.6. Utblick staden vid havet sid. 36

#### 4.2.7. Institutioner i park sid. 37

#### 4.2.8. Villor i slutet gaturum sid. 38

#### 4.2.9. Utblick Vårdkasen/Sodra sunder sid. 39

#### 4.2.10. E4:an genom Harnosand idag sid. 40

#### 4.2.11. Analys av dagens situation sid. 41

### 4.3 Tidens avtryck - Kulturhistorisk platsanalys DIVE-analys sid. 42

#### 4.3.1. Vad berättar dagens landskap och miljö om analysområdets sid. 43

#### ursprung, utveckling och karaktär?

#### 4.3.2.1. Härnösand - Först in i framtiden sid. 44

#### 4.3.2.2. Härnösand - Staden vid havet sid. 45

#### 4.3.2.3.. Härnösand - Skol- och kyrkstaden sid. 46

#### 4.3.2.4. Härnösand - Industristaden sid. 47

#### 4.3.2.5. Härnösand - Militärstaden sid. 48

#### 4.3.2.6. Härnösand - Förvaltningsstaden sid. 49

#### 4.3.2.7. Historisk översikt sid. 50

#### 4.3.2.8. Tiden gav karaktär sid. 51

#### 4.3.2. Vilka historiska elementer och karaktärsdrag langs E4:an

#### har speciellt värde? sid. 52

## 5. Förslag :

### Nattviksparken- det kulturhistoriska Härnösand

### och den gröna E4:an sid. 53

#### 5.1. Nattviksparken, världen, regionen sid. 54

#### 5.2. Nattviksparken och vägen sid. 55

#### 5.3. Nattviksparken och staden sid. 56

#### 5.4. Nattviksparken och tiden sid. 57

#### 5.5. Nattviksparken och framtiden sid. 58

#### 5.6. Nattvikstrappen skapar flöden sid. 59

#### 5.7. Nattvikstrappen sid. 60

#### 5.8. Nattvikstrappen visar Harnosand sid. 61

#### 5.9. Nattvikstrappen samlar människor sid. 62

#### 5.10. Nattvikstrappen i detalj sid. 63

## 6. Diskussion sid 64

## 7. Litteraturförteckning sid. 65

# 1. INLEDNING

Handel, stråk och platser har alltid varit starkt sammanknutna. Där olika stråk korsade varandra uppstod platser för handel som så småningom lade grunden för städerna. De förbättrade transportmöjligheterna har idag gjort att handelns lokalisering blivit mer komplex och handelsplatsernas “upptagningsområde” och utseende har vidgats. Snabbare transporter har medfört att vägen tagit allt mer plats i staden. Hur denna utveckling påverkar ett område kring E4:an i Härnösand visar detta arbete.

**Bakgrund:** -En historiska pärla med minskade resurser

Härnösand är en stad som ligger i södra Norrland omgiven av hav och skogsklädda berg. Det är en vacker stad med anrik historia. Liksom i många andra norrlandskommuner är utflyttningen hög och de ekonomiska resurserna allt mer begränsande. Det är svårt för en liten stad att vara attraktiv i en tid där det krävs allt större enheter, såsom regionsbildningar för att kunna vara med och konkurrera på den globala marknaden.

I början av 1980-talet byggdes E4:an i Härnösand om. Ombyggnationen anpassades inte till stadens befintliga struktur och fick en starkt separerande effekt. Den nya Ådalsbanan mellan Umeå och Stockholm byggs ut och Härnösand får ökade pendlingsmöjligheter. Fler externhandelsetableringar är också planerade i området och tillsammans med den ökade tågtrafiken får detta en ökad barriäreffekt. dvs. den splittrar staden mer och blir till ett hinder för övriga trafikantgrupper och området får ett mer generellt utseende. d.v.s. det blir inte specifikt för platsen utan ser ut som på många andra platser.

**Mål och syfte:** Vackrare, platsspecifik upplevelse skapar ekonomisk vinst

Utgångspunkten i mitt arbete är att se hur upplevelsen av E4:an genom Härnösand kan göras mer angemäna. Vad krävs för att skapa en unik upplevelse för den som kör E4:an genom Härnösand, något som sätter avtryck hos den besökande och samtidigt är till fördel även för de som bor i staden?

Idag upplevs E4:an som ett sår i Härnösand då den norra delen inte är anpassad till stadens struktur, karaktär eller dess sociala liv. För att förstå hur en trivsammare upplevelse av E4:an för den förbipasserande trafikanten och de boende i Härnösand kan skapas är det viktigt att förstå varför vi upplever vägen som vi gör.

**Vilka val ligger bakom dagens uttryck, är det dessa vi önskar oss?**

Arbetets syfte är att fungera som ett debattinlägg kring Härnösands framtid. Målgruppen är allmänheten, tjänstemän och politiker i Härnösand. Förhoppningen är att väcka tankar och engagemang kring att vilja vara med och påverka sin stad. Genom att se olika tidsepokers spår i nuet kan vi förstå vår egen tid och vilja vara med och forma dess uttryck. Jag vill synliggöra de val som ligger och har legat bakom en stads utformning och genom detta ställa frågor kring vad vi väljer att värdera i utformningen av vår stad. Vad vill vi bidra med? Hur vill vi uttrycka oss?



Bil i centrala Härnösand (Länsmuséet Västernorrland)

# 1.1. ANALYSMETODER

## Upplevelseanalys

“Dagens väg, E4:an genom Härnösand, upplevs som ett sår. Den södra delen av vägen är väl integrerad i staden men den norra delen är en stor vägappart som separerar olika stadsdelar. Kring vägen finns många restytor utan funktion och karaktär. För att undersöka hur en trivsammare upplevelse av E4:an kan skapas så görs en upplevelseanalys. Upplevelseanalysen delar in E4:ans sträckning i upplevelseområden, områden som alla har gemensamma karaktärsdrag. Upplevelseanalysen ser till dagens situation.”

De olika delsträckorna analyseras och ses på. Syftet är att se på åtgärder som kan skapa en angenämare upplevelse av vägen genom staden. Dessa åtgärder ska sträva efter att förstärka Härnösands vackra historiska arv, göra Härnösand mer turistvänligt samtidigt som upplevelsen av vägen för stadens invånare förbättras och genom det kombinera historiska, sociala och ekologiska värden med ekonomiska intressen.

För att ta fram åtgärder som motsvarar arbetets mål och syfte så analyseras delsträckorna efter nio olika kriterier som säger något om upplevelsen av vägen och de verksamheter som samlas eller inte samlas kring vägen. Är delsträckan en gata som är väl integrerad i staden eller är det en väg med stora kringliggande restytor som splittrar staden? Delsträckans olika trafikantgrupper säger också något om det är en gata eller väg. Det säger även något om upplevelsen om sträckningen kan användas endast av bilburna brukare eller om sträckan har trottoarer och/eller sidoliggande cykelväg och då används av fler trafikantgrupper.

Vad delsträckan har för omkringliggande karaktär säger också något om hur delsträckningen ser ut i dag och hur den skulle kunna utvecklas. De verksamheter som finns längs delsträckan är med och skapar karaktären i området och de visar på vilka utvecklingsmöjligheter som finns i området och vad som inte finns.

Verksamheter och karaktär är ofta nära kopplat till om delsträckningen är en väg eller gata.

Ett lågprisvaruhus ligger t.ex. ofta nära en delsträckning som definieras som väg, eftersom att lågprisvaruhuset vänder sig främst till bilburna kunder.

Hur delsträckan upplevs framför allt för den bilburne besökaren handlar mycket om hur vad som ses, därför analyseras parametrarna visuell kontakt och visuellt buller. Med visuell kontakt menas vilka siktlinjer man har från vägen och vad man ser i dessa siktlinjer, är det naturområden som skogen eller havet eller ser man landmärken som t.ex. berget Vårdkasen eller Härnösands domkyrka. Visuellt buller handlar om de element som t.ex. reklamskyltar som stör eller förhindrar den visuella kontakten.



## Kulturhistorisk platsanalys (DIVE-analys)

“Det kulturhistorisk platsanalysen härstammar från vårt grannland Norge där den kallas kulturhistorisk stedsanalyse., DIVE-analys. Platsanalysen är ett viktigt redskap i den norska stads- och platsplaneringen. Analysen ger ökad förståelse för platsens inneboende kvaliteter och vilka gränser som finns för förändring.”

Härnön var lätt att angöra från insidan i den lugna Nattviken och ön kom att bli en naturlig handelsplats, som låg till grund för staden Härnösand. Landvägen var viktig för stadens bönder som kom för att byta sina varor. Långt senare kom vägen att bli E4 men ungefär samma stäckning då som nu. De rika kulturhistoriska värden som finns kring vägen är värda att bevaras med inte konserveras utan bli en naturlig resurs och del i den framtida utvecklingen av staden. Med hjälp av DIVE-analysen undersöks hur de historiska elementen längs E4:an kan användas för att skapa en bättre ekonomisk utveckling samtidigt som de kombineras med sociala och ekologiska värden. Analysen fyller en viktig uppgift i att påvisa vilka ideologier, ekonomiska situationer och maktstrukturer som påverkat stadens utveckling och gett den dess nuvarande karaktär. I perspektiv av tidigare epokers stadsbyggnadsideal, kan vi bli mer klarsynta på vår egen tids strömningar, maktstrukturer och ekonomiska situationer. Handel har varit en av grundmotorerna för att städer har bildats och spelar fortfarande en betydande roll för stadens och vägars gestaltning då de ekonomiska krafterna är väldigt starka.

Att behandla kulturarvet som en ekonomisk, politisk, kulturell, miljömässig och rumslig resurs är viktiga plats- och stedsutvecklingen förutsätter att historiska värden och kvaliteter integreras i det lokala samhällets planering, att kulturarvets kvalitet och möjligheter synliggörs och att det är ämnade till att dra upp gränser för förändring. Arbetets utgångspunkt är från det norska riksentikavarets vägledare till DIVE analys. Analysens namn DIVE, kommer från de engelska orden Describe (Beskriva), Interpret (Tolka), Value (Värdera) og Enable (Aktivera), vilket beskriver de fyra huvudstegen i analysprocessen. Namnet har dubbelmening eftersom DIVE betyder dyka på engelska och analysen symboliserar att man dyker ner i historien från nutiden. DIVE-analysen har lånat struktur både från planering och kulturhistoria. Strukturen liknar den process som finns inom den moderna kommunikationsforskningen. De fyra stegen i DIVE-analysen har följande funktion D- Att beskriva, svarar på frågan vad berättar dagens landskap och miljö om analysområdets ursprung, utveckling och karaktär, I - Att tolka hur har de enkla elementena och karaktärsdragen haft speciell betydelse för samhället, V- Att värdera vilka historiska element och karaktärsdrag som har ett speciellt värde, kan de utvecklas och vilken gräns går för vad de tål E - Att aktivera hur kan platsens prioriterade, historiska karaktärsdrag och resurser förvaltas och utvecklas.

Analysens målgrupp är både de offentliga och privata aktörer som arbetar med kulturmiljö i stadsplanering, och platsutveckling. Analysen kan användas som kunskapsunderlag i stadsplanering allt från översiktsplan till detaljplaneringsnivå, trafikplanering, konsekvensutredningar samt samhällsplanering på regional och kommunal nivå. Analysmetoden lägger fokus på att skapa en tids- och rumsmatrise, historisk läsbarhet och integrationsförmåga samt vilken ändringskapacitet som platsen har. Analysmetoden har uppstått eftersom att städerna hela tiden expanderar och kulturarvets kunskaps-, upplevelse och funktionsmässiga kvaliteter ses mer och mer som en grund för värdeskapande för staden. Det läggs hela tiden till nya uttryck till den nuvarande miljön, vissa har utvecklingspotential och vissa är värda att bevara. De med utvecklingspotential har kapacitet att ändras och integreras i nya sammanhang. UNESCO, ICOMOS och Europarådet har sedan 1970-talet påpekat hur nödvändigt det är att arbeta med kulturarvet i urbana utvecklingsprocesser. <sup>1</sup>



## 2.1. TOMT OCH INGENTING, VAR ÄR MÄNNISKORNA?



Nattviken, Härnösand 2007



# 3. LITTERATUR OCH REFERENSPLATSER



8

Vedtrave, Härnösand 2007



# 3.1. DET LOKALA OCH DET GENERELLA

“Det lokala och det generella. Litteraturen och referensplatserna introducerar till att se det unika och det allmänna för en plats under tidens påverkan.”

När Härnösand sätts i ett större sammanhang kan både likheter och skillnader ses med stadens utveckling och utvecklingen i den övriga världen. Vissa trender och strömningar går att ana och platser påverkas mer eller mindre av dessa. För att förstå dagens strömningar och trender, som självklart har en grund eller en orsak i en ideologi, en ekonomisk situation, en maktstruktur, en klimatsak eller något annat bör strömningarna ses i perspektiv av de trender och strömningar som tidigare påverkat platsen. Denna litteratursammanställning sammanfattar i stora drag de strömningar som påverkat Härnösand under tidens gång. Den behandlar hur städer påverkas av vägdragningar, handel och transportmedel som båt, bil och tåg samt människans upplevelse av handelsväg eller handelsgatan i staden. Litteratursammanställningen fyller en viktig del för att medvetandegöra de strömningar och trender som finns idag. När man är medveten om vilka strömningar som påverkar staden idag och vad som ligger bakom att dessa har uppstått, kan också ett medvetet ställningstagande göras till hur man önskar att Härnösand som framtidsstad ska vara.

Vet man vad man väljer att värdera, kan man också välja vilka idéer man önskar att gestalta. För att inspirera och visa på hur värden kan skapas med små medel på platser med en medveten omgestaltning har två referensplatser tagits med. Breidavattnet i Stavanger, Norge där man valde att skapa en välkomnade park som ett pulserande hjärta i stadens centrum och El Rio i Valencia, Spanien, där en uttorkade flodåder gjorts om till ett vardagsrum för stadens invånare.



McDonalds Nattviken, Härnösand 2007

# 3.1.1. PLATSEN I UPPLEVELSESAMHÄLLET

Det lokala och unika för varje plats får allt större betydelse när vi i västvärlden rör oss i höga hastigheter runt jorden och unions-, nations-, regions- och stadsgränser suddas ut i samma fart. Att hålla på sin identitet och sina gränser blir plötsligt något attraktivt.

## Vad är en plats?

Vad är det då som identifierar en plats som en plats? Var har den sina gränser?

En plats är en helhet som inte kan reduceras till någon av dess delar utan att förlora sin natur, menar Christian Norberg-Schultz. Han anser att platser geografiskt defineras vanligen men är mer än bara en lokalitet. Enligt honom finns det tre aspekter av platser man kan betänka. Den första är skillnaden mellan naturliga och människotillverkade fenomen. Det andra aspekterna utgörs jord och himmel, dvs. horisontal och vertikal samt yttre och inre. De har rumsliga dimensioner. Den sista aspekten är karaktären. Karaktären bestäms av hur objekten är. På så sätt kan vi förstå *genius loci*, ett begrepp som betecknar platsens själ, något som härstammar från antiken då det sades människan måste komma överens med platsens självständiga ande för att kunna bo en plats.<sup>2</sup> Men i dagens samhälle tas inte alltid tid och hänsyn för föremål att anpassas till platsens självständiga ande. Platser förändras, ibland snabbt men det behöver inte alltid betyda att *genius loci* försvinner eller förändras. Det är något som Knut Selberg beskriver med norska ordet *stedstap*, fritt översatt till svenska *platsförslut*. När ogenomtänkta lösningar tillåts dominera över platsen utan att ta hänsyn till platsens själ går den förlorad. Att ta hänsyn till omgivningens särprägel vid utformning av väg- och gatuutformning bör vara en självklarhet. Staden är något unikt och vägen tyvärr ofta standard. Att därför ta utgångspunkt i staden borde ses som självklart. Staden är utgångspunkt för vägen och inte tvärtom. Det är den bild trafikanten får av staden som ger stadens dess identite<sup>3</sup>

## Att skapa en plats

Vad är det som gör att en plats blir en plats? När en trädgård eller park är en viktig plats beror det att på många människor har rört sig där och denna plats blivit till en självklarhet i människors medvetande. Det i sin tur medför att människor är måna om att bevara det platsspecifika hos denna plats, skriver Carola Wingren. Är gestaltningen bra ses den som ett värde i sig och överlever även om situationen förändras. Hon anser att vi skulle behöva den idealiserade verkligheten kring vägen och att dess röriga och upplösta landskap skulle kunna ses som en egen enhetlig plats, vägparken eller vägträdgården, för att förbättra upplevelsen av området kring väge<sup>4</sup> <sup>3</sup>

## Hur har platsen förändrats?

Tidigare levde man och arbetade på samma plats, men med de förbättrade transportmöjligheterna som flyg och bil och den nya tekniska utvecklingen med internet och datoriserade system lever inte alla människor i traditionella samhällen, något som även kommit att påverka rumligheten. Tiden spelar allt större roll för organisationen i rummet. I den globala informationsekonomin samlar sig företagens huvudkontor i ett fåtal noder i ett fåtal länder. Internet har medfört en upplösning mellan rumslig närhet och vardagslivets funktioner som arbete, handel, underhåll och social kommunikation. Det globala samhället erbjuder möjlighet att ständigt vara närvarande och ha möjlighet till ny stimulans och att ständigt kunna vara närvarande samtidigt som rotlösheten ökar när anknytningen till en bestämd plats inte längre behövs. Det krävs allt större enheter för att kunna konkurrera på den globala marknaden vilket ökar regionsbildningen. När samhället struktureras om påverkar det rumsligheten och hur vi praktiskt fördelar vår tid tar sig uttryck i rummet, , menar Manuell Castells. Han väljer att dela in rummet i platsrum och flödesrum. De flesta människor lever i traditionella samhällen på en plats, sk. platsrum medan flygplatser, motorvägar och börser är sk. flödesrum som är ett uttryck för vår ekonomi, politik och symbolliv. Dessa flöden påverkas av elektroniska impulser och organiseras i nav och noder samt domineras av elitklasser som påverkar den rumsliga organisationen<sup>5</sup>

## Alla platser blir lika?

Är platsen på väg att suddas ut och smälta samman till en global massa? Ja det menar Rem Koolhaas som anser att även staden kommer att bli generell, på samma sätt som dagens flygplatser har liknade uttryck över hela världen. När det urbana livet har flyttat till cyperspace är den generella staden det som finns kv<sup>6</sup> <sup>5</sup>. Även Ignasi de Solá-Morales skriver att dagens arkitektur inte kan skapa den varaktighet och stabilitet som tidigare varit ett resultat av en konservativ hållning mot tidens gång. Att bevara det väsentliga och djupa som *genus loci*, platsens själ, är inte längre möjligt menar honHan 1 anser att nutidens plats ska ses som en korsväg, provisorisk i tiden men ändå speciell och att det är förmågan att fixera en punkt med särskild närvaro i det globala kaoset som arkitekten ska ha talang för.<sup>7</sup>

## Vilka konsekvenser får globaliseringen för den lokala platsen?

Tankar om flödesrum och globalisering kan tyckas teoretiska men får konkreta uttryck för kommunerna. Att människor rör på sig mer ställer större krav på kommunen att folk ska trivas. När det materiella välbståndet är på en tillräcklig nivå ligger fokuseras det istället på gemenskap, uppskattning och självförverkligande.

För kommunerna och regionerna krävs en medveten strategi för att få uppmärksamhet eftersom att globaliseringen medför stenhård konkurrens och snabba förändringar. Upplevelser är förknippade med relationer och känslor och det kollektiva folkhemmet har ersatts av en global individualitet, där individer ”köper” sig sin identitet eller image.

För kommunerna och regionerna är en ökning av invånare nödvändig för att överleva och därför är det viktigt för kommuner och regioner att inventera sina upplevelsefördelar och aktivt marknadsföra dessa. Numera flyttar vi inte enbart på grund av arbete utan lika mycket på grund av livssituation och livsvärderingar. Det är ungdomar och högutbildade som flyttar mest. När man väljer bostadsort är bra uppväxtvillkor för barnen, tillgång till vård och omsorg samt aktiv fritid viktiga faktorer.

I upplevelsesamhället har de olika besöksmålen en viktigare funktion än att skapa sysselsättning och bättre ekonomi; nämligen att förstärka den lokala imagen och ge invånarna något att vara stolta över. Ett bra exempel är Guggenheimmuséet i Bilbao i Spanien som förändrade en hel regions image, ökade turismen med 28 procent och antalet företagsetableringar<sup>8</sup>



## 3.2. STADEN VID VÄGEN

I mötet mellan olika transportleder, vattenvägar och landsvägar uppstod städer som en mötesplats och handelsplats, något som ofta är centralt för stadens speciella karaktär. Vägarna skapade rörelser och aktiviteter och städerna växte upp i dess korsningar eller utmed vägen. Vägen genererade något för det omkringliggande området och fungerar som en motor för området. Därefter utvecklades staden utifrån platsens förutsättningar för handel, råvaror och energi.<sup>9</sup>

### Vad är väg och vad är gata?

I *processer för välgestaltade* vägar skriver Leila Repal att gatorna i staden successivt övergått till att bli vägar. Hon hänvisar till olika tidsepokers årsringar i staden. I den första årsringen från 1920-talet ligger bebyggelsen ofta tätt och nära gatan. I den andra årsringen från 1930-1950 präglas vägen av dåtidens stadsplaneringsideal med friliggande bebyggelse längs med vägen med planterad förgårdsmark och fria inblickar mellan husen. Vägen är trots det fortfarande en tydlig del av det lokala gatunätet. Fram till 1950-talet märks det att gatorna och vägarna inte är planerade för den omfattande bilism som finns idag och man kan se att vägen fortfarande är integrerad i stadsväven. Planeringen anpassades till större bilinnehav under 1960- och 1970-talet och bebyggelsen ligger längre från vägen med exempelvis parkeringsytor, vilket skapar en distans mellan hus och väg. Områdena planerades också med trafikseparering och planskilda korsningar som ger färre korsningar med vägen istället för gatukorsningar i samma plan.<sup>10</sup>

I *Vägar och gator* skriver Knut Selberg att de omgivande områdena kan delas in i tre typer, utspridd bebyggelse, halvtät bebyggelse och tät bebyggelse. Om en väg eller gata ska anläggas i den halvtäta bebyggelsen bör valet utgå ifrån om det omgivande området består av ett öppet landskap eller ett visuellt avgränsande gaturum och om den omgivande strukturen är en del av väg- eller gatunätet. Skillnaden mellan väg- och gatunät är att vägnätet är ett specialiserat trafiksystem som separerar bilister, cyklister och gående. Att anlägga en väg i tät bebyggelse ger ofta oönskade barriärer när vägar främst prioriterar snabb transport för bilister. Separeringen av bilister och cyklister och gående gör att cyklister och gående ofta får sämre transportmöjligheter och otrivsammare stadsmiljöer. Vägar i staden gör sig bäst som kapacitetsstarka huvudådror. Vägen fungerar bra som transportstråk mellan städer och i öppna och lantliga omgivningar. Gatunätet har en struktur som är utformad för blandad användning, inte bara transport av bilar utan både bilister, cyklister och gående. Eftersom bebyggelsens avstånd till gatan är litet och den tillsammans med andra element skapar ett visuellt avgränsat rum samt att gatorna korsar varandra i samma plan så blir ytorna kring vägen välutnyttjade.<sup>11</sup>



Södra vägen, Härnösand 1947

# 3.2.1. STADEN OCH HANDELN

De finns olika slags inköp, vissa är nödvändiga och andra mer lustfyllda och frivilliga<sup>12</sup> Beroende av samhällets struktur och vad olika tidsepokers ekonomiska status gett möjlighet till så har dessa tagit sig uttryck på skilda sätt och platser i staden och i landskapet.

## Staden och handelns historia

De första städerna i Sverige kom kring 1000-talet. De var centrum för administration, religion och handel och hade en tät struktur eftersom människor främst färdades till fots. Ofta var de lokaliserade nära vatten eller vid viktiga handelsleder så att människor och varor enkelt nådde staden<sup>13</sup> Efter 1600-talet förändrades stadens uppbyggnad raka och breda gator planerades istället för de tidigare slingrande gränderna. Staden hade dock en tydlig form och avgränsning mot landsbygden<sup>14</sup> I den förindustriella staden handlades bara det nödvändigaste till vardags, då på torget eller hos någon köpman. De lustfyllda och viktiga köpen gjordes på säsongsmarknaderna under höst och vår. Fram till 1810-talet var införseln av varor till staden tullbelagd. Kring 1850-talet levde 90 procent av Sveriges befolkning på landsbygden men den industriella revolutionen under 1800-talet gav nya möjligheter<sup>15</sup> Järnvägen förbättrade transporterna till staden och industrin kom att bli den viktigaste inkomstkällan framför jordbruket. Järnvägsknutar medförde också att nya städer växte upp kring dessa. De första utflyttningarna från staden kom då rika borgare köpte gårdar utanför staden för att uppleva en friskare och lantligare miljö. Industriella verksamheter etablerade sig utanför staden. Detaljhandeln påverkades av industrialiseringen eftersom att fabrikernas tillverkning växte och det ökade effektiviseringen av varudistribution<sup>16</sup>

## De första butiksgatorna

Handelsgårdarna var kärnan i stadens handelsutbud under 1800-talet. Omkring handelsgårdarna växte små butiker upp, även om bodar för mjölk, bröd, specier och kött valde mer periferer lägen. Det centrala lägets betydelse ökade både med konkurrensen och stadstillväxten. Butiksgatorna kom att bli nya målpunkter i staden. En orsak till butikshandelns intåg i gaturummet var gatans modernisering. Tidigare hade fasadernas sidor kantats av rännen vilket gjorde fönstren oattraktiva. Gatstenen närmast fasaden var också slipprig och knölig vilket också bidrog till att fönstren var outnyttjade. Den ökade fordons- och gångtrafiken var positiv för butiksgatornas framväxt.



Trädgårdsgatan, Härnösand 1945

## Butiksgatan blir skyltgata

Från Europas stora städer kom skyltfönster till Stockholm kring 1870-talet och butiksgatan kom att bli skyltgata. Kring sekelskiftet var det många fastighets- och butiksägare som började bryta ut skyltfönstren ur fasaderna i den ordning som fönsteraxlarna i våningarna ovanför angav. Butiksgatornas kommersiella karaktär framhävdades ännu mer av skyltar och markiser vilka också användes av industri- och hantverksföretag för att skylta upp sina fönster. De tidigare handelsformerna med säsongsmarknader förlorade alltmer sin betydelse när även de mer lustfyllda inköpen gjordes i butikerna.

## Promenad- och stadsliv längs butiksgatan

Promenadparken var borgarnas söndagsnöje under 1800-talet. De nya butiks- och skyltgatorna utgjorde ett kompletterande nöje till dessa under 1900-talets första hälft. Butikernas skyltfönster var upplysta och lockade besökare även på kvällstid, särskilt före och efter biografens kvällsföreställningar. Elförsörjningen medförde att de flesta butikerna, restaurangerna och nöjesställen gjorde reklam för sig med olika ljusarrangemang och det gjorde gaturummet mer lättillgängligt kvällstid. Med de många butikerna och mycket folk i rörelse erbjöd butiksgatan naturligtvis bra lägen för caféer och konditorier. Den ökade levnadsstandarden medförde förbättrade arbetsvillkor med fritid och människor kom att tillbringa mer tid i staden för att handla, titta på folk och träffa bekanta. Caféet och restaurangen kom mer att tillhöra staden och stadslivet och det sociala livet flyttade utanför den privata sfären. Skyltfönstern kom att utvecklas till affärens visitkort utåt. Att skyltfönstrens betydelse betonades i butiksarbetet medförde att butikernas fasader förnyades överhuvudtaget.<sup>17</sup>

# 3.2.2. STADEN OCH HANDELN OCH BILEN

“Ett pepparkaksbak. De önskade formerna stansas ut men lämnar de oformliga restytorna åt sitt öde. Funktionsområdesbyggandet satte funktionen i första hand och löser inte form och karaktär istället för att utgå från ett rumsligt helhetstänkande som utgår från karaktär och form och anpassar funktion till den helheten.”

Hans Gillgren, Stadslandskapet - splittring eller sönderfall<sup>27</sup>

## Funktionalismen och bilismen

Med bilens intåg i staden under 1950-talet ökades rörligheten och avstånden mellan bostäder, butiker, arbete och industrier växte. Nya bostadsområden i stadens periferi producerades i snabb takt samtidigt som mycket bebyggelse i centrum revs för att få ett ”modernare” uttryck. Det var billigare att bygga nytt istället för att renovera det befintliga. Från 1950 till 1965 femdubblades biltätheten. De nya kvarteren i centrum anpassades efter bilen men även efter handeln genom att små specialbutiker slogs ihop till varuhus och snabbköp. I de större städerna planerades områden med bostäder i utkanten med egna stadsdelstorg som samlade butiker, bibliotek, bank och andra faciliteter. Nya transportmedel som spårvagn och tunnelbana gjorde det möjligt med de nya stadsdelarna. Funktionalismens tankar om en zonering av stadens verksamheter utvecklades. Bostäder, industrier, kontor och butiker skulle skiljas åt av grönstråk. Det var inte längre viktigt att bygga en integrerad stad, utan i stället separerade, specialiserade funktionsområden för bostäder, industri, rekreation och service. Även bilister, cyklister och gående separerades för att öka trafiksäkerheten och begreppen trafikled och gång- och cykelvägar uppstod. Mellanrummet mellan trafikled, gång- och cykelväg och bebyggelse lämnades orörda

## Det moderna varuhuset

Fram till 1964 byggdes det 300 varuhus i de svenska stadskärnorna. Varuhusen byggdes efter amerikanska förebilder och avvek kraftigt från den traditionellt svenska stadsmiljön. Den svenska efterkrigstidens stora sysselsättning, växande standard och köpkraft, ökande bilism och explosionen av sortiment inom handeln hade gjort att koncentration och stordrift blev alltmer lönsamt inom detaljhandeln. De visade sig att självbetjäningen var mer effektiv ju större butiksenheterna var och Kooperationen var en av pionjärerna som i slutet av 1950-talet ersatte sin tidigare medvetna satsning på många små, utspridda varuhus till en koncentration till större enheter.<sup>19</sup> Sedan 1950-talet har stadslandskapet vuxit fram, en utveckling som både varit avsiktlig och oavsiktlig. Bostadsområdena planerades som självständiga grannskap men en hel del bebyggelse, som arbetsplatsområden och butiksområden utmed motorvägarna, har hittat dit själva. Denna oavsiktliga utveckling har förändrat både resmönstret och stadsbilden som helhet<sup>20</sup>

## Miljonprogram

Under 1960- och 70-talen byggdes över en miljon bostäder i Sverige, för att minska bostadsbristen. Det så kallade miljonprogrammet hamnade i stadens utkant och avståndet mellan bostäder och stadskärnan ökade ännu mer. Storstäderna fick så kallade satellitstäder som låg långt ifrån stadskärnan. Grundtanken var att dessa satelliter skulle ha varit självförsörjande med sina egen stadsdelscentra och ha en integration av arbete, bostäder och centrumfunktioner. Det misslyckades och skapade istället ökad trafik i regionen. Zoneringen kom att bli standard för svensk stadsplanering när bostads- och centrumbebyggelse planerades. Tidigare hade detaljhandeln i stadsdelar och bostadsområden varit självklara inslag i boendemiljön med lokala centrumbildningar med livsmedelsaffär, post, tobaksaffär, blomsteraffär, café och konditori, spon-  
tant etablerade i äldre bostadsbebyggelse eller planerade i 1940-50-60-talets bostadsområden<sup>21</sup>



Storgatan, Härnösand 1960



# 3.3. VÄGEN - MAGNET ELLER STÖRNING?



**Södra delen av E4.an i Härnösand 2007**

## Vägen som magnet och sammanbindande

Gatorna är de viktigaste uterummen i en stad. Att vägen inte skadar viktiga miljöer eller bryter funktionella, visuella eller symboliska sammanhang är viktigt om den som bor i staden ska uppleva vägen som positiv.

Vägar och gator är skelettet i stadsstruktur som andra element förhåller sig till och strukturerar sig efter. Oftast lever vägen och gatan som strukturerande element längre än de omgivande byggnaderna eller hur de omgivande områdena används. När vägen har en sammanbindande funktion upplevs vägrummet som en del av staden istället för att upplevas som en barriär. En väg med samma trafikmängd kan upplevas olika beroende på hur den omgivande miljön och strukturen är. Fram till 1960-talet fungerade vägar/gator främst som sammanbindande element och magneter i städer, men den ökande bilismen, trafikmängden och hastigheterna medförde att trafiken på vägarna blev alltmer störande och vägen upplöses från stadens struktur. I många mindre orter med passerande landsvägar är dock vägen fortfarande en magnet som samlar ortens invånare och aktiviteter.

Vägen i staden är viktig som stadsbyggnadsfråga eftersom vägarna har en strukturerande effekt på staden och är betydande för de olika områdets utveckling, tillgänglighet och attraktivitet. Nya verksamheter dras till ett attraktivt trafikläge men trafiken drar även till sig verksamheter som uppfattas som skräpiga och tillfälliga eftersom de är de enda som accepterar vägens störningar såsom buller, avgaser och trafik i höga hastigheter. De finns också ett stort överskottslandskap kring motorvägar som skulle kunna användas bättre och göras mer tillgängligt, för att skapa platser att uppehålla sig på och sammanhang tvärs över motorvägen vilket skulle kunna vara till fördel för de boende kring vägen.<sup>22</sup>



**Norra delen av E4.an i Härnösand 2007**

## Vägen som störning och avskiljande

När man inte bemödar sig att integrera vägen i stadens befintliga struktur utan behandlar den som ett fristående objekt blir vägens utformning generell utan anknytning till platsen.

Den ökande bilismen med större innehav av bilar, ökade transporter på vägarna och behovet av snabbare transporter gav upphov till nya problem. De nya problemen löstes med att man gjorde skillnad på trafikslagen och separerade dem. Det medförde stora vinster för trafiksäkerheten eftersom att olika typer av trafik och trafikanter inte blandades och det minskade riskerna för olyckor. Det möjliggjorde också snabbare transporter eftersom att bilisterna inte behövde ta hänsyn till andra trafikantgrupper. Vägen tilläts ta stor plats i staden och trafiksepareringslösningarna var arealkrävande vilket gav stora restytter och ett tunt arkitektoniskt uttryck. De stora restytter som uppstår kring motorvägen har stor potential av fysiska och visuella kvaliteter.<sup>23</sup>

Motorvägen i staden är lik landsmotorvägen men har tätare på- och avfartsmöjligheter. Ofta är vägen helt anonym utan samband med omkringsliggande stadsbebyggelse eller mark. Grönskan kring stadsmotorvägen är ofta självsådd och den liknar mer ett eget landskap än en del av staden och stadsmotorvägen utgör en kraftig kontrast till den stadsmässiga kontexten. De höga hastigheterna och trafikmängden medför att vägen uppfattas som störande och bullervallar och stödmurar får utgöra skydd- och säkerhetsåtgärder. Vägens krav styr hur terrängen formas och vägen är växelvis upplyft, nedsänkt eller i tunnel, något som skapar en barriär och minskade rörelsemöjligheter för övrig trafik; lokaltrafik, kollektivtrafik, gående och cyklister. Vägen separerar också stadsdelar och funktioner i staden.<sup>24</sup>



# 3.3.1. UPPLEVELSEN AV VÄGEN



Norra delen av E4.an i Härnösand 2007

Upplevelsen av vägen är olika beroende på hur man färdas. Som gående upplever du med alla sinnen och har möjlighet att stanna längs vägen, medan den som kör bil i höga hastigheter endast ser stora tydliga former.

## Motorvägen - en helhet

Motorvägen representerade en transportmässig och visuell potential som tillförde stadsutveckling och nyplacering av arbetsplatser. ”Parkways” anlades i USA i början av 1920-talet och var bara till för bilar. Bara för bilar var också de autostrador som byggdes i Italien och Autobahn som Hitler byggde i Tyskland. Den klassiska motorvägen var tänkt som en resväg i naturmark planerad med en rytmisk sträcka med balans mellan monotoni och upplevelse. Klassiska motorvägstexter, The view from the road eller Michael Varming, har perceptionspsykologin som utgångspunkt. Varmings ideal var en motorväg var varierad för att behålla förarens uppmärksamhet kring körningen utan att distrahera onödigt samtidigt som landskapet omkring vägen presenterades på en vackert, närmast filmiskt sätt. Den klassiska motorvägen och dess design har dock varit mycket sårbar under den förändring som skett med dess landskapliga och stadsmässiga omgivningar. Dess omgivning har förändrats explosionsartat med växande industriområden och extern handel samt stadsbornas krav på bulleravskärmning. Det ställer större krav på vägens arkitektoniska huvudgrepp och kräver en samlad arkitektonisk bearbetning som ser vägen som en brett stråk och inte bara som en väg<sup>25</sup>

## Två upplevelseperspektiv

Upplevelsen av en väg kan ses från två perspektiv, trafikantperspektiv och boendeperspektiv. Trafikantperspektivet utgår från trafikanten som färdas på vägen. Trafikanten upplever vägen och dess omgivning från vägen. Boendeperspektivet utgår från den boende som bor bredvid vägen. Den boende upplever vägen utifrån dess omgivning som åskådare och brukare av vägen och dess omgivande område<sup>26</sup>

Hur vägen upplevs beror också av vilken hastighet som trafikanten färdas i. En cyklist eller gående upplever vägen och dess omgivning med alla sina sinnen. Den hör fågelkvitter och vägens buller, känner dofter från de blommor i vägkanten och bilarnas avgaser. Bilisten däremot upplever endast vägen visuellt. Den som går eller cyklar har också möjlighet att stanna om det händer något spännande längs vägen till exempel när denne möter en bekant, medan bilisten får nöja sig med att observera sin omgivning. Den som bor vid vägen ser detaljerna på nära håll och inte i samma höga hastighet som trafikanten, något som är viktigt att tänka på när man gestaltar vägen, omgivande banker, ramper, broar, vegetation och belysning<sup>27</sup>. Även större döda restytor är något som den boende lätt lägger märke till.



# 3.3.2. VÄGLANDSKAP

Privat- och massbilismens genombrott medförde att det traditionellt historiska beroendet mellan stad och handel bröts med externhandelsetableringar i bra trafiklägen utanför städerna. Att saker ser lika ut överallt är säljande eftersom att folk hittar dit men för platsen skapas en konflikt mellan det internationella, kommersiella, platslösa och det lokala, platsbestämda, tillpassande.

Bilen gav stadens invånare ökad rörlighet och det medförde fler möjligheter att lokalisera verksamheter. Funktionerna kunde separeras och spridas över ett större område. Staden fick lägre täthet, när verksamheter kunde vara utspridda och bilen skötte transporten mellan dem. Varuhusen i stadskärnorna utvecklades till mer rationella storbutiker i externa, bilorienterade lägen och folk körde längre och oftare för att handla. De större enheterna inom handeln orsakade en koncentration av städernas affärscentrum till ett fåtal gator i centrum. Flaneringen under skyltgatans glansperiod flyttade i högre grad inomhus.<sup>28</sup>

Väglandskap kallar Robert Venturi, i Lära från Las Vegas, det ”samhälle” som uppstår kring vägen där är. Handeln och arbetsplatser vänder sig till är bilburna kunder som vill göra billiga och snabba affärer.

Väglandskapets rum domineras av symbolen som får skapa identitet och form. Motorvägsskyltarna ska snabbt kunna ge rätt associationer när kunden passerar i sin bil. Läget vid motorvägen skapar en image av snabbt och billigt. De ekonomiska argumenten är starkare än den omgivande bebyggelsens karaktär och rummet kring vägen byggs upp av skyltar och handelslådor med stora tydliga former som är enkla att uppfatta när bilisten kör förbi i hög hastighet. Den kommersiella övertalning som tidigare i handelsbodas och basarer skedde genom närhet både rumsligt och mellan försäljare och kund har försvunnit. Kunden kunde titta, lukta, känna på varan och låta sig muntligt övertalas av försäljaren. Senare på affärsgatorna kunde de gående se varorna i skyltfönster eller om de åkte bil se en mindre vinkelrät skylt från byggnaden. I väglandskapet är det enorma annonstavlor som står för övertalningen av de bilburna kunderna.<sup>29</sup>

Väglandskapet är inte stad i traditionell bemärkelse eftersom målgruppen endast är de bilburna och inte alla i staden som till exempel gående och cyklister. Till skillnad från stadens centrum i mänsklig skala, som inrymmer många funktioner och används alla tider på dygnet, så är väglandskapet en monoton och storskalig miljö som endast används för handel och under affärernas öppettider. Bilen har högst prioritet i väglandskapet och även parkeringsplatsen annonserar ett billigt och snabbt köp. Parkeringsplatsen skulle kunna liknas vid ett stort torg men parkeringsplatsen har inte samma kvaliteter och flexibilitet som torget. Torget kan innefatta många olika aktiviteter som social samvaro, lek, torghandel, festivaler och demonstrationer eller bara vara en fin tom plats medan parkeringsplatsen endast kan fungera som förvaringsplats för bilar. Inte heller de omkringliggande byggnaderna runt parkeringsplatsen har samma mångfald som de kring torget, där kontor, butik, bostäder och andra verksamheter samsas. Byggnadens arkitektur är odetaljerad och intetsägande för att inte sälja uppmärksamhet från annonstavlorna och ge ett intryck som signalerar billigt. Den varierade upplevelse som skyltfönster och entréer erbjuder i stadskärnan finns inte i väglandskapets byggnader. Dess fasader är slutna eftersom de bilburna kunderna inte hinner uppfatta detaljer i sina höga hastigheter och för att minska inbrottsrisken. På nätterna är väglandskapet dåligt upplysta, otrygga och människotomma platser utan funktion.<sup>30</sup>

Traditionellt sett är motorvägen ett spår genom landskapet som är skapat i avvägning mellan tekniska, trafiksäkerhetsmässiga och estetiska syften. Den nuvarande utvecklingen tyder på att motorvägen inte längre bara är en resväg utan också blir en tillväxtgenerator för staden. Relationen mellan väg och dess omgivning har traditionellt sett varit uteslutande visuell, om man bortser från påfarten där motorvägen ansluter till det lokala vägnätet. Det skulle vara önskvärt att utveckla motorvägen till ett stråk snarare än ett spår. Ett bredare stråk där motorvägen är integrerad med de omgivande stadsområdena ger bättre funktioner och flera arkitektoniska kvaliteter än idag. Det finns en tydlig vilja att producera en idealiserad bild av omgivningen men för att detta önskade slutläge ska kunna uppnås krävs en gemensam diskussion och insats mellan arkitekter, planerare och exploatörer, anser Carola Wingren. Annars är de maktstrukturer som påverkar motorvägens omgivning svåra att styra över. Ofta är de kommersiella verksamheter som etablerar sig externt vid sidan av vägen resursstarkare och mäktigare än kommunerna som är positiva till varje nytt finansiellt bidrag och inte har mycket att sätta emot i diskussionen kring var företaget ska etablera sig.<sup>32</sup>



Norra delen av E4.an i Härnösand 2007



# 3.3.3. VARFÖR LOKALISERA SIG VID VÄGEN?

Bilen gjorde det möjligt att ta sig längre på kortare tid men det satte också sina spår i stadens struktur.

Generellt i samhället reser vi länge. Vägen är inte längre bara ett transportredskap för utbyte av varor eller resväg för den privata bilisten utan en del av det komplexa pendlingsmönster där bostad och arbetsplats sprids ut inom allt större geografiskt avstånd. Den ökade mobiliteten gör att invånare inte längre bor och arbetar i samma stad utan istället pendlar kors och tvärs. Vägen skapar en slags stad i sig och omkring sig. Att det är lättare att resa från en del av landet till en annan har betydelse för var man bosätter sig. På flera ställen kan man se hur tillgängligheten till arbetsplatser följer motorvägarna. Utbyggnaden av motorvägar har betytt att områden som inte ligger så nära de större städerna har fått bättre möjlighet att locka arbetskraft men arbetskraften har också fått det lättare att pendla till de större städerna. Utvecklingen går mot fler pendlare, större pendlingsavstånd och ett vidare pendlingsområde vilket ger större områden som är funktionellt integrerade i varandra. Många städer som tidigare var självständiga enheter är nu i större städers omland. Det är inte längre onormalt att bo i en stad och arbeta i en annan, eftersom motorvägen öppnar nya möjligheter i relationen mellan bostad och arbetsplats.<sup>42</sup>

Om vägen ses i sitt sammanhang som en del av staden och dess struktur förstår man lättare varför lokalisering sker vid vägen. Stadens struktur har påverkats och förändrats av nya teknologier, sociala strukturer, aktivitetsmönster och planeringsidéer under tidens gång. Historiskt sett finns det en tydlig koppling mellan transportstruktur och var verksamheter väljer att lokalisera sig. Det förindustriella samhället hade en integrerad aktivitetsstruktur som baserade sig på små förflyttningar till fots eller på häst, något som medförde tät bebyggelse med få outnyttjade ytor i städerna. Arbetsliv och vardagsliv var ihop vävda både tidsmässigt och rumsligt. Vägen var inte synlig som ett eget objekt var en stadsgata i staden och en del av jordbrukslandskapet på landsbygden. Vägarna både fungerade som transportsystem för den genomresande samtidigt som de var ett lokalt transportsystem. Längs vägen uppstod rastplatser och översnattningsställen såsom gästgiverier.

Att lokalisera sig vid vägen är en konsekvens av marknadsekonomin där markvärdet har stor betydelse för var verksamheter lokaliserar sig. I städer har centrum haft ett högt markvärde, eftersom staden ofta varit en nod för olika transportstråk. Bilismen medfört att andra platser t.ex. vägkorsningar bli mer tillgängliga, vilket medfört att köpcentrum och stormarknader valt att etablera sig här. Om en plats får ett högt eller lågt markvärde beror på om hur tillgänglig platsen är samt för vem eller för vad platsen är till för. Kontor och detaljhandel betalar gärna för att vara i stadens centrum medan industri, lager och volymhandel har andra prioriteringar. Hur attraktiv en plats är för lokalisering beror på tillgänglig den är i förhållande till andra platser, sk. relativ tillgänglighet. Platsens



tillgänglighet bestäms av den uppoffring i tid, kostnad och bekvämlighet som krävs för att förflytta sig dit. Människor har blivit mer rörliga både vardagslivet och på fritiden och de är benägna att åka långt för att göra sina ärenden. Att handla eller att shoppa har blivit ett fritidsintresse och ses som ett heldagsnöje. De externa etableringarna ses som utflyktsmål vilket medför att stadskärnan att utarmas och tappar attraktionskraft.<sup>33</sup>

Eftersom handeln är den enda funktion som tillgodoses uppstår ogenomtänkta gatumönster utan gång och cykelbanor och besökaren inte får några varierande intryck av besök i köpcentret. För samhället får externa handelsområden till följd att de traditionella mötesplatserna i staden minskar, tillsammans med andelen ökande enmanshushåll medför det indirekt en ökning av depressioner och högre socialkostnader, men framförallt en ökning av avgaser och utsläpp. Ser man samhällsekonomiskt på extern etableringar bör kommunens kostnader för att förse sjuka och handikappade med mat och dagligvaror bör ingå i beräkningen vid ny etableringar av externa centrum.<sup>34</sup>

Skulle man blanda handelsetableringarna med bostäder och bygga parkeringshus för bilarna skulle man kunna skapa en mer varierad och upplevelserik miljö med intima rumsbildningar och hög detaljeringsgrad samt rörelse dygnet runt vilket skapar en tryggare plats.<sup>45</sup> Problemet blir att handlarna blir av med det billiga markvärdet och den strategiska reklamplats de har med sin parkeringar utmed motorvägen. Ett alternativ till den externa etableringarna är att utveckla befintliga, mindre samhällen utanför staden. Där skulle butikerna kunna placeras nära människan och ge goda förutsättningar att i framtiden skapa en blandstad med boende, arbete och verksamheter inom samma område. Om man behåller en koncentrationen av bebyggelse i noder runt staden, istället för en gles utspridning, kan kollektivtrafiken effektiviseras och det bidrar till bättre närservice och ökad tillgänglighet för grupper utan bil.<sup>35</sup>

**Vem är intressenten bakom externetableringarna och varför?**

**Konsumenten** värdesätter ett lågt pris, ett bra utbud och god tillgänglighet. Närhet till butiken är viktig för konsumenter utan bil och dessa har svårt att ta sig till de externa handelslägena, där bilen är en förutsättning. Att handla med bil är bekvämt när man gör nödvändiga inköp såsom mat. Konsumenten betalar mer för en upplevelserik miljö vid köp av lustfyllda, frivilliga varor.

**Kommunen** ska se till allmänhetens intressen.

**Politikerna** har bibelhålla köpkraften, öka sysselsättningen och öka skatteintäkterna inom kommun.

**Handel/butiksägaren** vill ha ökad lönsamhet. Bra tillgänglighet till butiken, generösa öppettider, tillgänglighet med bil/kollektivtrafik/cykel/till fots och stark exponering, är viktigt för butiksägaren. Lägre markkostnader i externa lägen ger mer pengar över till andra kostnader. Stor tillgång på mark och att kommunen ställer lägre krav till utformning och gestaltning gör det lättare för butiken växa fritt i ett externt läge.

**Fastighetsägaren** äger lokalen och vill att verksamheten som denne hyr ut till ska gå med vinst. Etablerar fler verksamheter sig runt omkring höjs markvärdet.<sup>37</sup>



# 3.4. PLATSEN SÄLJS MED GRÖN DESIGN

Att gestalta för att få uppmärksamhet har människan gjort i alla tider, som en marker-  
ing av status eller för att tillföra en plats något.  
Det är inte bara byggnader som sätter platser  
på kartan utan även parker skapar ett ekono-  
miskt värde som t.ex. Central Park där fas-  
tigheterna blir dyrare och dyrare ju närmare  
parken man kommer. Central Park i New York  
är ett mycket bra exempel på hur välgestaltad  
grönska kan marknadsföra en stad. Idag i Sver-  
gie byggs få stora parker.

“Anläggningar i landskapsskala är borta ur stadsbyg-  
gnad” säger Per Andersson på Sydväst arkitektur och  
landskap i Malmö i artikeln “Stora parker” Arkitekten  
mars 2008. På Sydväst har de dock vunnit en täv-  
ling där kontoret önskat att en del av parken skulle  
vara en designad skog. Just att det är gestaltat och  
inte lämnat till slumpen är viktigt. Alexander Stähle  
hävdar i samma artikel att grönska ska betraktas som  
orörd skapar problem. Orörd grönska används som  
ett argument att inte utveckla det gröna eller se det  
som en del av staden. Hanna Erixon som driver ett  
forskningsprojekt tillsammans med Alexander Stähle  
säger att naturen börjar behandlas mer konstruktivt  
när man tänker stor park. Då börjar också naturen ses  
som en del av staden och sociala värden som att träffas  
eller röra sig fritt, behovet av varitation mellan med att  
röra sig mellan hårt och mjuka material , gränser och  
knutpunkter ses som självklart. Parken ska inte ses som  
något extra för staden utan något som förändrar den.  
“ Det fundamentala med parken, är att de producerar  
livskvalitet på ett väldigt konkret sätt och det gör det  
i många dimensioner av livet, det är inte bara vack-  
ert och spännande utan man sätter också igång helt  
nya sociala system”, säger Alexander Stähle. Ett helt  
nytt socialt system som uppstår i en tydlig gestaltad  
lösning skulle vara bra för Härnösand där invånarna  
flyr staden om helgen för att kunna gå på grannkom-  
munernas köpcentrum. Alexander Stähle menar att  
naturen finns med i den ekonomiska verkligheten. De  
ekonomiska krafterna kan bygga tydliga ekologiska  
biotoper samtidigt som det lokala näringslivet är en  
del av den stora nya parken. <sup>39</sup>



Paris 2008



# 3.4.1. EL RIO, VALENCIA SPANIEN

El Rio i Valencia i Spanien är ett exempel på när en stor park lyckas marknadsföra en hel stad. När floden Turia omdirigerades gjordes flodådern om till en lång park som sträcker sig från Valentias ytterkanter till centrum och därefter vidare till hamnen. Floden, el rio på spanska, används flitigt av Valenciaborna och är också det första som möter besökaren när de färdas längs motorvägen eller från flygplatsen. Flera olika arkitekter har varit med och gestaltat den uttorkade flodens förvandling till gigantiska stadspark, bland annat Santiago Calatrava som bidragit med både en känd bro, parker och spektakulära byggnader.

## RÖRELSER



För gående



För bilister

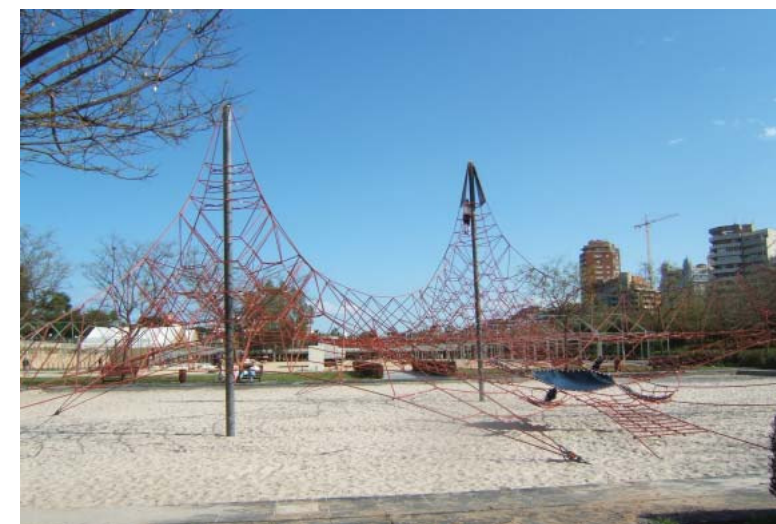


För tågresenärer

## STADSFUNKTION



Handelsområden





## 3.4.2. BREIAVANNET -STAVANGER, NORGE

Parken Breiavannet är Stavangers hjärta. Den fungerar som en länk mellan centrum, med sina affärer, hamnen, med sina restauranger och infrastrukturknuten med Jernbanestationen, Byterminalen och avfarten från motorvägen E39. Breidavannet är gestaltad som en traditionell park kring vattnet. Den erbjuder en vacker promenad fram till centrum samtidigt som den fungerar som av- och påstigningsplats för alla stadens bussar. Väl framme i centrum över går den till den torglika platsen Tusenårsstedet, gestaltat av Landskapsfabrikken, som sträcker sig från Domkyrkan ner till hamnen och havet. Kring Breidavannet ligger staden hotell. och den ger ett självklart avtryck för stadens många utländska besökare..

RÖRELSER



För gående



För bilister



För tågresenärer

STADSFUNKTION



Handelsområde



Tusenårsstedet



Breiavannet



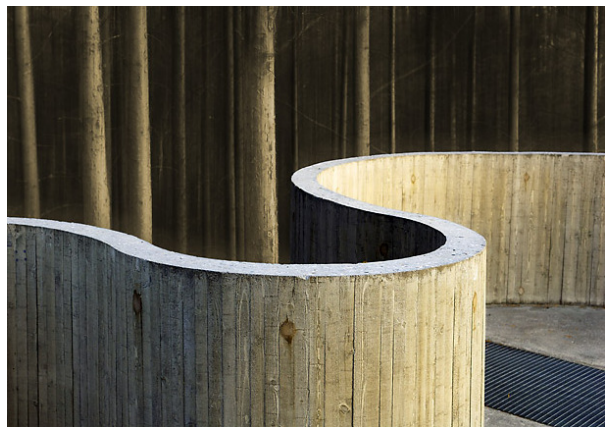
Byterminal



# 3.4.3. SOHLBERGPlassen RONDANDE, NORGE

“Att förstärka en vacker plats, det har man gjort i Norge längs den nationella turistvägen i Rondande där vägen följer de massiva Rondandefjällen och ett rikt kulturlandskap.”

Här ligger pausplatsen Sohlbergplassen och är en del av den norska satsningen på nationella turistvägar. Platsen har döpts efter konstnären Harald Sohlberg, och har samma utsiktssmotiv som hans målning “Vinternatt i Roondande”.



Sohlbergplassen Rondande Norge 2009



## 4. ANALYS



Loire, Frankrike 2008



# 4.1. HÄRNÖSAND OCH E4:AN - BAKGRUND TILL EN UPPLEVELSEANALYS

Härnösand är en idyllisk småstad med historisk och vacker stadskärna. Det är nära till allt och på de flesta ställen lätt att gå och cykla i staden. Den nya Ådalsbanan mellan Umeå och Stockholm ger också nya pendlingsmöjligheter. Det är nära till naturen, grönska och vatten och småstaden skapar trygghet och social samvaro. Trots det är det färre och färre som flyttar till Härnösand.

Härnösand har varit en handelsplats sedan medeltiden, men dagens transportmöjligheter har gjort att handelns lokalisering blivit mer komplex. Närliggande orter såsom handelsområdet Birsta utanför Sundsvall konkurrerar med Härnösand, då handelsplatsernas "upptagningsområde" blivit allt större. Även i Härnösand växer det område kring vägen som erbjuder fri parkering och snabba köp. Det är svårt för staden Härnösand att ha stark dragningskraft i en tid då globaliseringen är stor och det inte är lätt för en liten kommun att framstå som attraktiv.

I början av 1980-talet byggdes den norra delen av E4:an genom Härnösand om för att skapa större kapacitet. Det medförde att vägen bröt upp stadens befintliga struktur och skapade ett sår i staden. Det skapade också ett område där cyklister eller gående inte hade möjlighet att röra sig, något som är en av de största kvaliteterna i staden att de är nära till allt. Flera historiska gator bröts också upp, och vägen blev en störning istället för en magnet. När Härnösand förlorar invånare och ekonomiska resurser så är det extra viktigt att profilera sig som stad och ta hand om de kvaliteter som finns. En vackrare, platsspecifik upplevelse skapar ekonomisk vinst.

I upplevelseanalysen så beskrivs dagens situation längs E4:an men även ett kort åtgärdsprogram. Här beskrivs hur upplevelsen längs vägen kan göras bättre för att locka turister, för att framhäva Härnösands historia och göra platsen mer platsspecifik.

I upplevelseanalysen ses på olika delsträckor som beskrivs och analyseras. Dessa delsträckor har gemensamma karaktärsdrag. Nio olika kriterier analyseras. Är delsträckningen en väg eller gata? Är den tillgänglig för alla trafikantgrupper, d.v.s. cyklister, gående och bilsiter eller är den bara för bilister? Är den väl integrerad i stadens gatustruktur eller upplevs den som en ensam vägapparat? Vilka verksamheter finns längs delsträckningen? Vilka utblickar finns längst vägsträckningen?



# 4.1.2.1. VÄGEN TILL HÄRNÖSAND



## Väg genom hela Europa

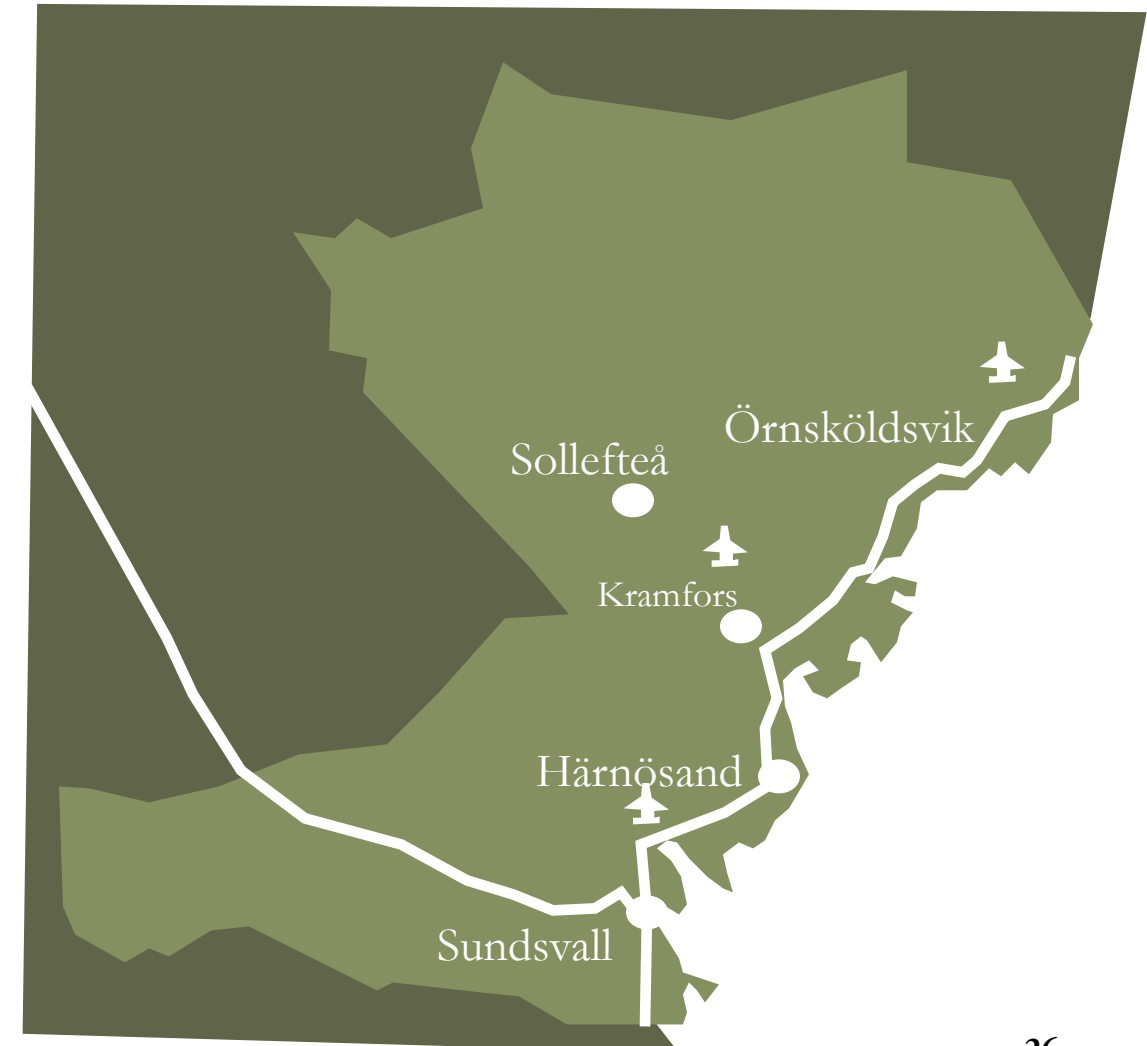
Europaväg 4 , E4:an som är en del av Europaväg 55 går från Lissabon i Portugal genom hela Europa till Helsingfors i Finland. På vägen passerar den genom Sverige och den västernorrländska kusten och staden Härnösand. Europaväg 4 är i Sverige huvudtransportled från norra Sverige till Stockholm och södra Sverige. Den löper längs hela norrlandskusten och passerar genom eller utanför de flesta städer i Norrland , Haparanda, Luleå, Umeå, Örnsköldsvik, Härnösand, Sundsvall, Hudiksvall, Söderhamn och Gävle.

## Norrländsk huvudåra

I regionen Västernorrland utgör E4:an den största transportled som finns i länet och är transportåder mellan städerna Örnsköldsvik, Härnösand och Sundsvall. Många verksamheter har lokaliserats kring vägen. Länets städer har vuxit upp längs kusten förutom Sollefteå och Kramfors som ligger längs Ångermanälven och uppstod som en följd av skogsindustrin och dess sågverk. Hela länet har till stor del levt på skogen och många kända massaindustrier har funnits - och finns i länet, såsom M-real - fabriken utanför Örnsköldsvik, Graningevarken utanför Sollefteå, Östrand i Timrå utanför Sundsvall.



## Regionen Västernorrlands län





# 4.1.2.2. LÄNETS ATTRAKTIONER LÄNGS E4:AN



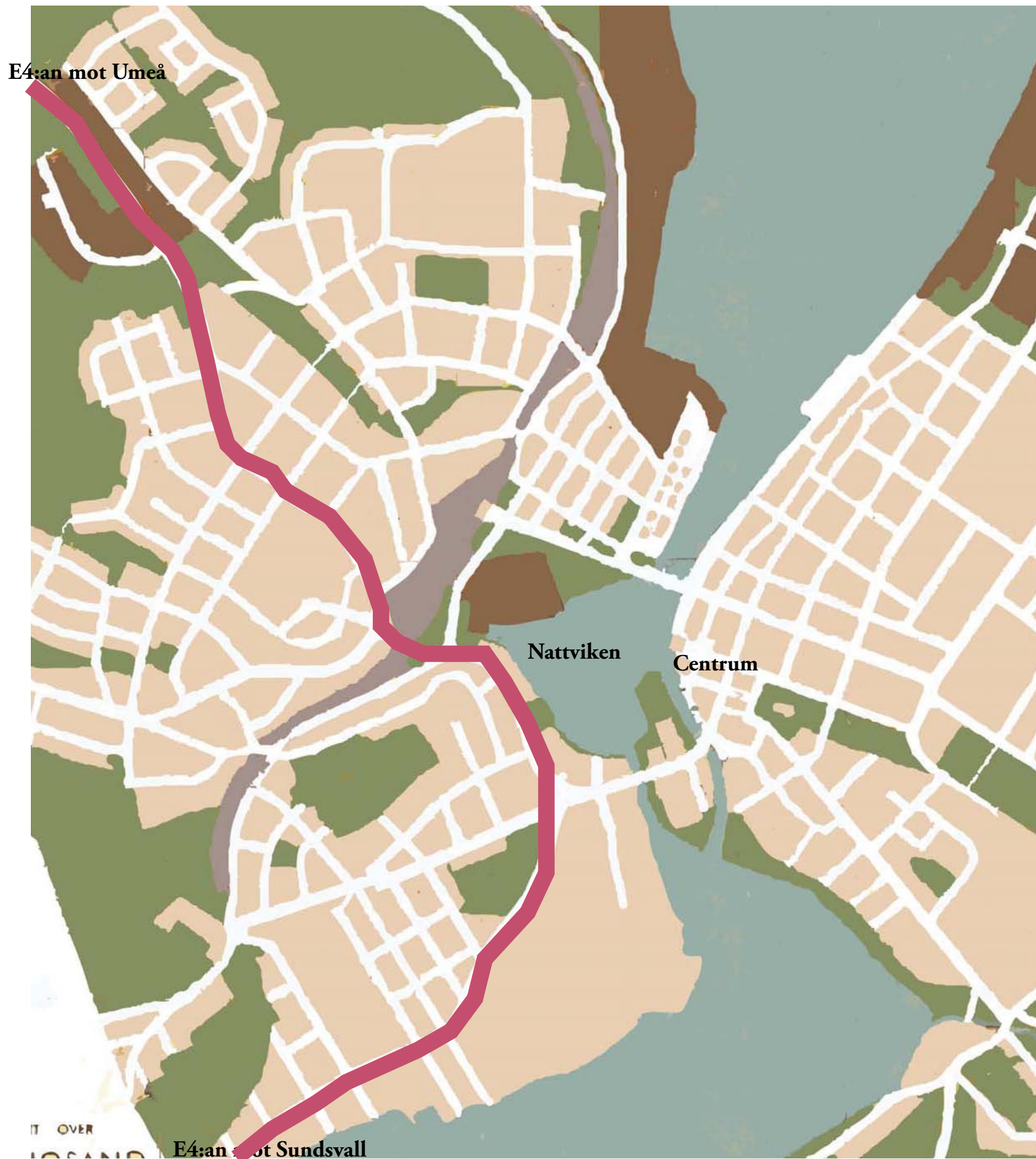
E4:an löper längs kusten i Västerbotten län. Den kommer från Europa via Stockholm och går mot Umeå i norr och därefter vidare mot Haparanda och Finland. Det är den största transportådern i länet och längs vägen finns många platser och attraktionspunkter. Norr om länets största stad Sundsvall ligger handelscentrat Birsta City som är ett av Norrlands största köpcentrum. Här samsas nästan 100 butiker och köpcentrumet lockar med över 2500 fria parkeringsplatser i anslutning till köpcentrumet.

I Härnösand ligger länets museum, Länsmuséet Murberget. Det är ett friluftsmuseum med hus och miljöer från 1800-och 1900-talet och muséet arbetar med länets gemensamma minne samt att skapa oväntade möten mellan arvet och konsten, länet och omvärlden. Vidare längs vägen finns den vackra hängbron, Höga kusten bron. Bron är en del av en nyare vägsträckning som är byggd i början av 2000-talet utan planskilda korsningar. Avfart kan här ske till det för turister så populära turistmålet Höga kusten.

Höga kusten står på världsarvslistan och är ett område med vackra berg- och dalar i ett småskaligt jordbruks- och skogsbrukslandskap som är resultat av den landhöjning som skett sedan istiden. Bland Höga kustens attraktioner finns bland annat klippstranden Rotsidan med sina karaktäristiska och spektakulära klippor och fiskeläget Bönhamn. Längre norrut passeras det 295 meter höga Skuleberget med tillhörande nationalpark innan bilisten kommer till staden Örnsköldsvik som främst är känd för sina duktiga hockeyspelare där många spelat i NHL. Vidare går färden norrut mot länet Västerbotten och staden Umeå som är Norrlands största stad.



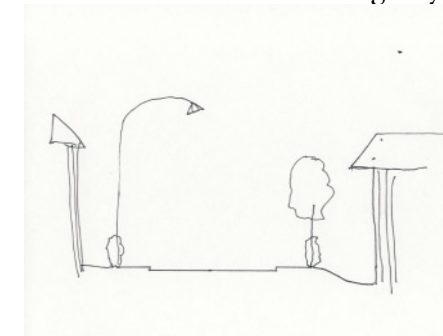
# 4.1.2.3. STADENS STRUKTUR FÖRE NYA E4:AN



Södra delen av E4:an , Härnösand 2007

## Härnösand 1957- Vägen integrerad i stadsväven

Så här ser kartbilden av Härnösand ut 1957. När vägen kommer in i staden blir den en tydlig stadsgata som är väl integrerad i stadsväven. Stadsgatan har trottoarer för gående att färdas på och cyklister har lov till att cykla på körbanan. Ännu är inte bilen var mans egendom och trafiken har ännu inte börjat betraktas som störande. Stadsgatan omges av bebyggelse på båda sidor och gaturummet är visuellt avgränsat. Mellan husen och gatan finns endast en trädrad eller häck och visuellt sett så har trafikanten överblick över hela gaturummet. Stadsgatan är alltid på samma nivå som staden och på och avfarter sker i gatukorsningar där alla gator är i samma plan. Alla trafikantgrupper har möjlighet att röra sig längs stadsgatan samtidigt. Stadsbyggnadsmässigt har man ännu inte tagit hänsyn till den plats bilen kräver i stadsrummet i form av parkeringar och så vidare. De nödvändiga köpen såsom mjölk- och fisk förekommer mest i småaffärer i närområdet eller längs gatan. Medan de lite mer lustfyllda inköpen sker i stadskärnans centrum i butikerna längs skyltgatan.





# 4.1.2.4. STADENS STRUKTUR EFTER NYA E4

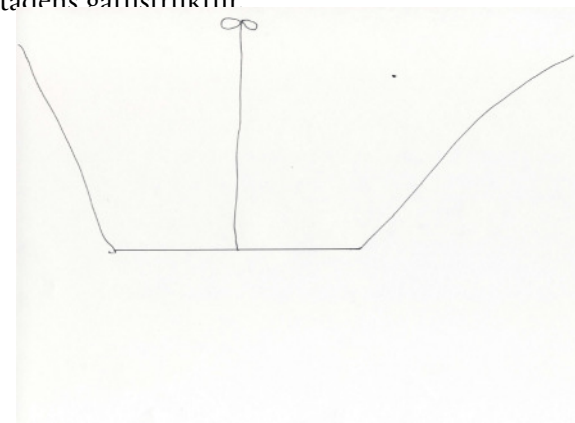


Norra delen av E4:an , Härnösand 2007

Härnösand 1985-

Vägen delar upp staden och norra delen  
är separerad från stadsväven

På början av 1980-talet byggdes norra delen av E4:an i Härnösand för att öka vägens kapacitet. Ingen hänsyn togs då till stadens struktur eller ursprungliga karaktär. De funktionalistiska strömningarna där olika aktiviteter skulle delas upp för att göras effektivare gör sig gällande här. Trafikfunktionen har skilts från stadens andra funktioner. Olika trafikantgruppers rörelsemönster har också separerats i så kallade planskilda korsningar där cyklister och gående färdas antingen över eller under vägen. Trafiken uppfattades som störande och vägen fick därför stora sidoytor i form av bullervallar och restytor utan egentlig funktion. Vägens uttryck hämtades från landsvägen och anpassades inte till stadens karaktär eller integrerades i stadens gatustruktur.





## 4.2. UPPLEVELSEOMRÅDEN



E4:an Härnösand, Härnösand 2007



# 4.2.1. UTBLICK-STADSSILUETT

GATA/VÄG: Väg

TRAFIKANTER: Bil

NIVÅ MED STADEN: Samma

HASTIGHET: 70 km / h

KARAKTÄR: Naturnära industrilandskap

VERKSAMHETER: Industri, fängelse, möbelaffärer

GATA/VÄG KOPPLAT KARAKTÄR: Landsväg i statsranden

VISUELL KONTAKT: Bullervall, staden

MAGNET/STÖRNING: Magnet

Längs denna sträckningen är det tydligt att man närmar sig en stad alternativt är på väg ut ur staden.

Det är ett område med typisk förstad som är en blandning mellan stad och landsbygd. En backe ger en fin utblick för den som färdas söderut där hela staden syns. För den som färdas norrut så öppnar det ångermanländska landskapet sig i sin fulla prakt. De verksamheter som finns i området är främst olika småindustrier, möbel- och bilaffärer samt ett nybyggt fängelse. De inköp som gör här är främst lustfyllda. Vägen är fortfarande en väg och inte integrerad i stadens gatustruktur förutom med några infarter. Vägen är på samma nivå som staden men upplevs inte som en del av den. Det är bara bilister som kan färdas längs denna sträckningen och cyklister och gående hänvisas till andra gator.

ÅTGÄRDSFÖRLAG:

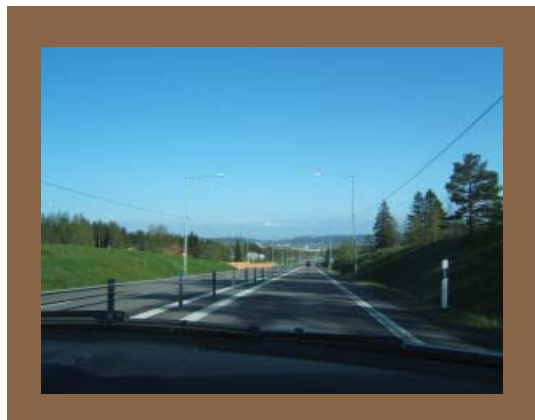
TURISM: Utblickarna söderifrån mot staden Härnösand och norrut mot det ångermanländska landskapet är attraktiva. Annars är kontakten med staden dålig och det finns inte riktigt något ställe att stanna på för den förbipasserande.

LANDSKAP: På toppen av ett för Ångermanland så typiskt berg har man utblick mot skogsklädda berg och dalar samt havet.

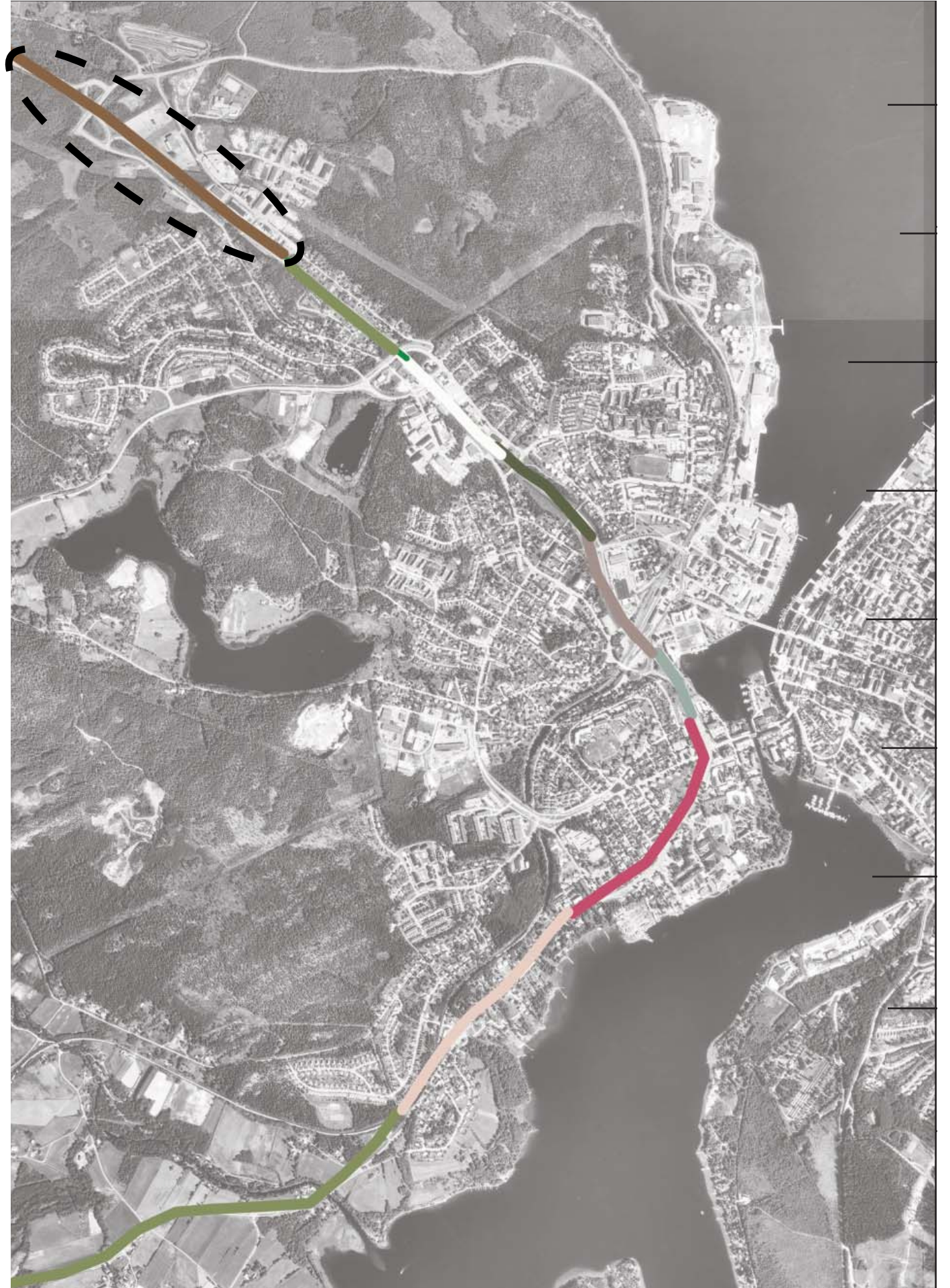
HISTORIA: Bebyggelsen är ganska ny i området. Det mesta är byggt på 1960-70 talet.

UNIKHET: Platsen skulle kunna ligga i vilken kommun som helst.

SLUTSATS: Område som klarar sig med små åtgärder.



Utblick Stadssiluett





# 4.2.2. BULLERVALLEN-PLANKET

GATA/VÄG: Väg

TRAFIKANTER: Bil

NIVÅ MED STADEN: Samma

HASTIGHET: 70 km / h

KARAKTÄR: Liten bullervall

VERKSAMHETER: Bostäder bakom bullerplank

GATA/VÄG KOPPLAT KARAKTÄR: Väg i bostadsområde

VISUELL KONTAKT: Bullervall, söderut staden

MAGNET/STÖRNING: Störning

Denna sträckningen är vanlig för hur det ser ut i många bostadsområden nu för tiden, där trafiken uppfattats som störande och bullervallar samt bullerplank satts upp. Vägen har inte integrerats i stadens gatustruktur men ligger nära bebyggelsen, då endast bullerplanket skiljer dessa åt. Vägen har högre hastighet och vänder sig till bilister. De gående och cyklande hänvisas till andra stråk. Området är ganska enfunktionellt, då inga andra verksamheter än bostäder finns längs vägen. För den som färdas söderut får en fin kontakt med staden, medans det inte erbjuds några utblickar för den som färdas norrut.

ÅTGÄRDSFÖRLAG:

TURISM: Utblickarna söderifrån mot staden Härnösand är vackra. Planteringarna längs bullerplanket kan göras mer attraktiv

LANDSKAP: Längs bullerplanket finns några träd. Utblickarna för den som kör söderut är vackra med staden och havet i förgrunden.

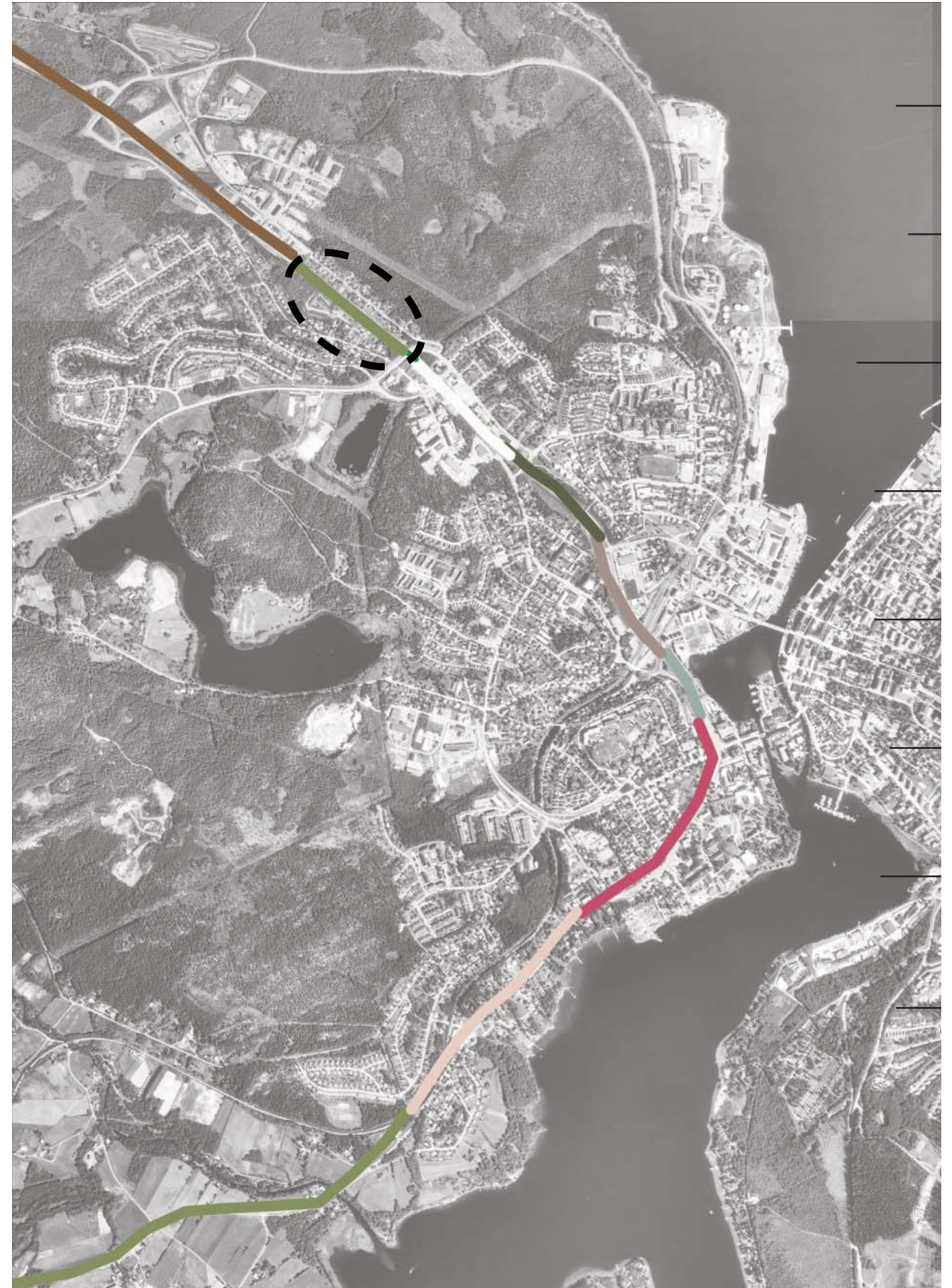
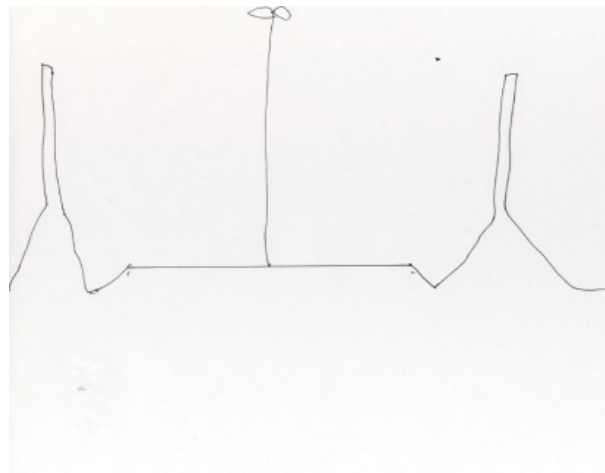
HISTORIA: Bebyggelsen syns inte från vägen då bullerplank och bullervall skymmer sikten.

UNIKHET: Skulle kunna vara i vilken kommun som helst.

SLUTSATS: Området klarar sig med små åtgärder.



Bullervallar





# 4.2.3. VÄGLANDSKAP

GATA/VÄG: Väg

TRAFIKANTER: Bil

NIVÅ MED STADEN: Under/Samma

HASTIGHET: 70 km/h

KARAKTÄR: Bilbaserad stad

VERKSAMHETER: Bensinmack, handelsträdgård, lågprishandel, vägkrog, motell

GATA/VÄG KOPPLAT KARAKTÄR: Vägen omges av bilanknyta verksamheter

VISUELL KONTAKT: Söderut staden, norrut landskap

ÅRSDYGNSTRAFIK: 8560 fordon per dygn

MAGNET/STÖRNING: Störning

Denna vägsträcka och dess kringområde är helt gjort för bilen. En annan väg löper parallellt med vägen och utgör en gräns mot det småskaliga bostadsområde som ligger innanför. Mellan dessa båda vägar finns det många verksamheter som vänder sig till den bilburna kunden. Här finns en bensinmack, en handelsträdgård, en lågprishandel och ett vägkrogmotell. Dessa annonserar sin närvaro med stora skyltar ut med vägen. Vägen är på denna sträckning inte integrerad i stadens gatustruktur, utan cyklister och gående rör sig över och under för att passera vägen och har problem att röra sig längs med vägens sträckning.

ÅTGÄRDSFÖRLAG:

TURISM: Området skulle må bra av lite vegetation för att försköna den annars ruffa karaktären. Det skulle också göra området mer attraktivt för turister. Här är dock lite svårt att stanna för den förbipasserande.

LANDSKAP: Det är mest ett stadslandskap med hårdgjorda ytor förutom några enstaka träd.

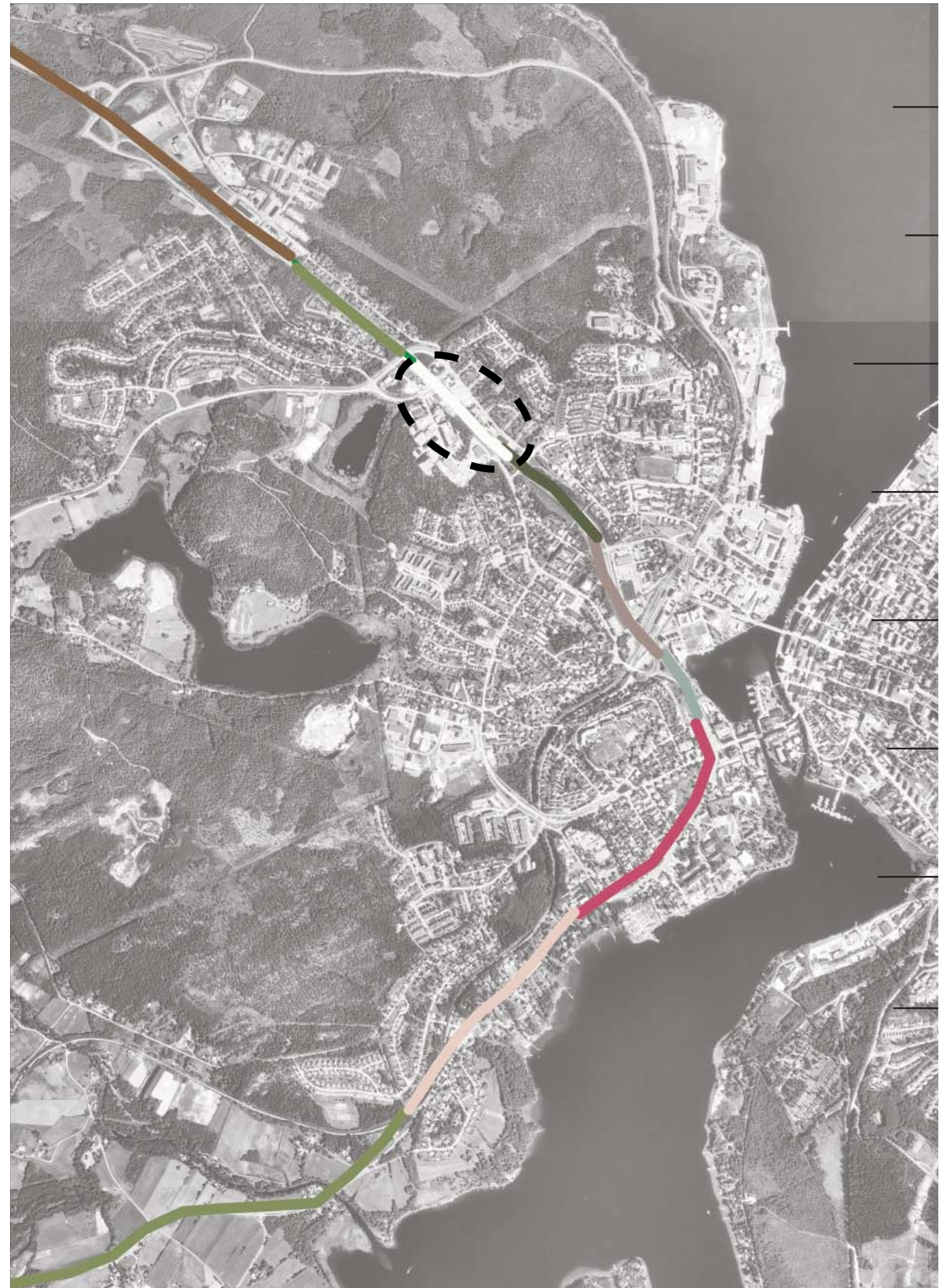
HISTORIA: Handelsträdgården är äldre och har legat på platsen länge.

UNIKHET: Platsen är lite lokal och lite generell. Handelsträdgården känns lokal medans vägkrogmotellet och bensinmacken känns generella i sin karaktär.

SLUTSATS: Området är problematiskt och måste göras något åt.



Väglandskap





# 4.2.4. UNDER STADEN

GATA/VÄG : Väg

TRAFIKANTER: Bil

NIVÅ MED STADEN: Under

HASTIGHET: 70 km /h

KARAKTÄR: Stora gräsbullervallar

VERKSAMHETER: Inga verksamheter

GATA/VÄG KOPPLAT KARAKTÄR: Vägen omgiven av bullervall utan kontakt med staden

VISUELL KONTAKT: Omkringliggande verksamheter

MAGNET/STÖRNING: Störning

Vägrummet är här tydligt visuellt avgränsat, då vägen är nedgrävd med gigantiska bullervallar på sidorna om sig. Inga verksamheter ligger längs vägen eftersom att vägens sidoområde är så stort. Vägen ger inte heller möjligheter för andra trafikantgrupper att röra sig eller använda vägområdet. Vägen är absolut inte integrerad i någon struktur i staden. Den har inte kontakt med bebyggelsen och den spelar inte heller med handelsstrukturen. Bullervallarna består bara av gräs och är inte definierade i sin karaktär med någon typ av vegetation. Inga utblickar finns längs vägen då det enda trafikanten ser är det gröna gräset på bullervallarna.

ÅTGÄRDSFÖRLAG:

TURISM: Inget att visa upp för turister. Heller ingen möjlighet för turister att stanna längs vägen.

LANDSKAP: De gröna bullervallarna är monumentala men annars väldigt homogena.

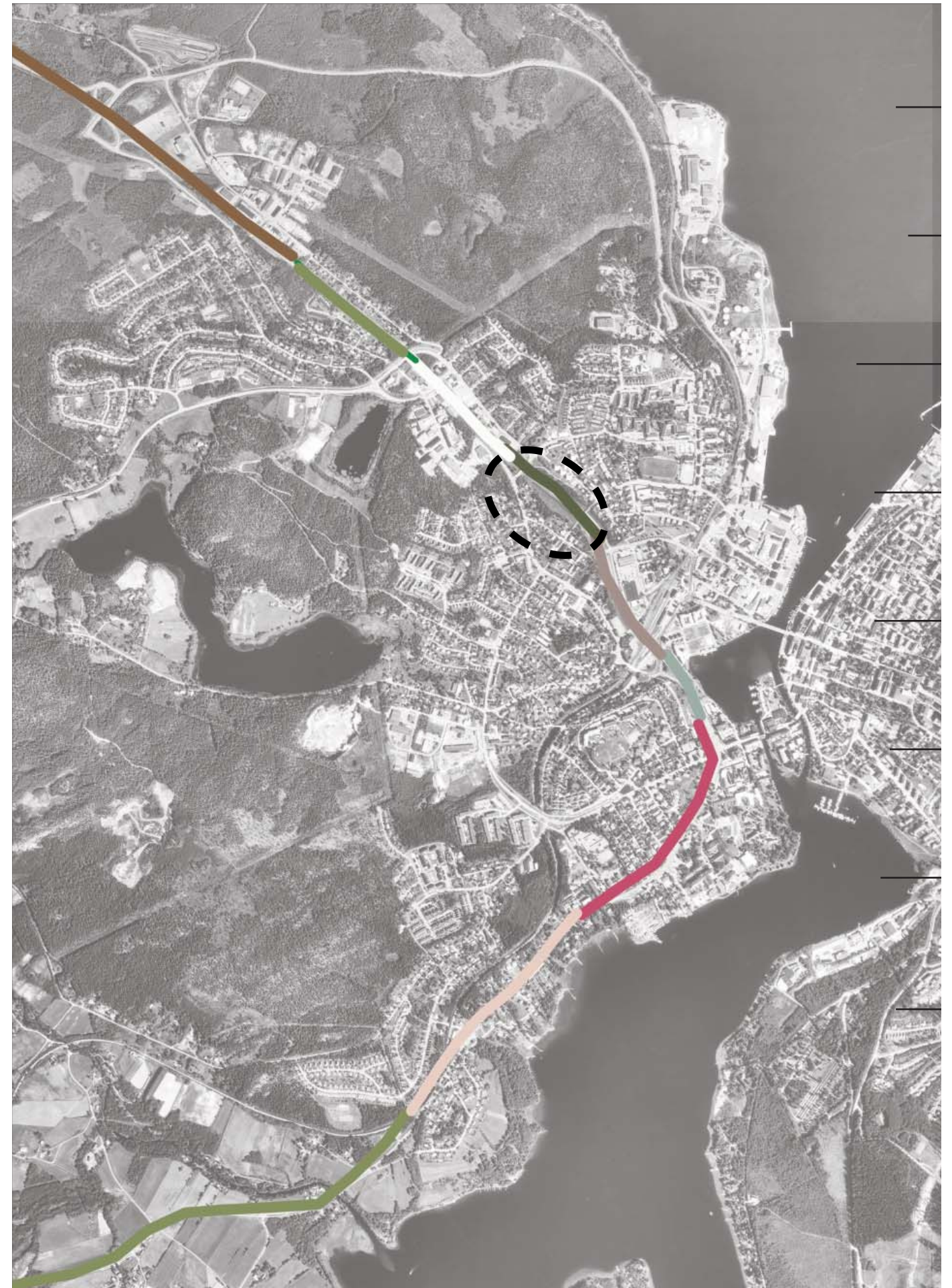
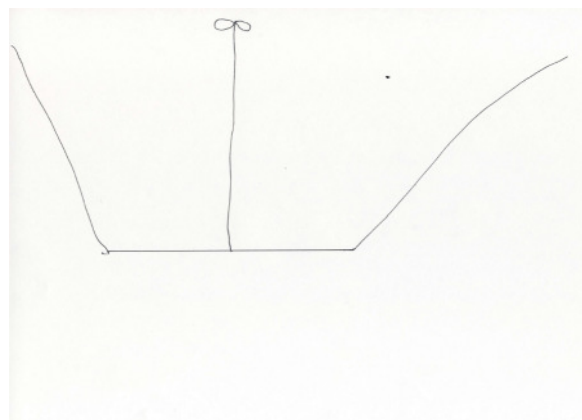
HISTORIA: Kanske är det en bit väghistoria, att man på 1980-talet valde att göra ett så stort ingrepp i en stad bara för en väg och att man inte övervägde andra lösningar.

UNIKHET: En generell vägmiljö.

SLUTSATS: Området är problematiskt och måste göras något åt.



Under staden





# 4.2.5. HÖG HÖJD EXTERN CENTRUM/JÄRNVÄG

GATA/VÄG : Väg

TRAFIKANTER: Bil

NIVÅ MED STADEN: Över

HASTIGHET: 70 km /h

KARAKTÄR: Vägappart i luften

VERKSAMHETER: Järnväg, bensinmack, stormarkander. brandstation.

GATA/VÄG KOPPLAT KARAKTÄR: Väg ovanför upplöst rörig stadsmiljö

VISUELL KONTAKT: Bullervall

MAGNET/STÖRNING: Magnet

Från att varit under staden och bara sett väggarna på en enorm bullervall öppnar sig nu vägrummet och blir stort då bilisten färdas på en hög bro ovanför ett extern centrumområde. Visuellt får bilisten kontakt och översikt över stormarknadsområdet och dess stora parkeringar. Visuella utblickar mot berget Vårdkasen och staden störs av reklam från stormarknadskejdnerna. De köp som görs i området är främst nödvändiga inköp och de stora parkeringsytorna är en signatur för att här kan billiga inköp göras snabbt och enkelt. Andra trafikanter än bilister är knappast synliga i området. Det är svårt att se något naturligt rörelsemönster för dessa eller att de reserverats välgestaltad plats för dem i väg- och gaturummet. Inte nog med att vägen utgör en stor barriär i området så bryts det också av järnvägen Bottniabanan som korsar under vägen. Miljön är allmänt rörig och hänger inte ihop. Särskilt dålig är den för trafikantgrupper som gående och cyklister, för bilister så erbjuder den i alla fall en snabb transport, dock inte med några större upplevelsevärden.

ÅTGÄRDSFÖRLAG:

TURISM: Vacker utblick över staden och Nattviken. Upplevelsen kan förbättras om reklam från stormarkanderna placerades annorlunda.

LANDSKAP: Många små restytor med gräs som är odefinierat i sin funktion och mest samlar skräp. Dessa kan definieras och designas.

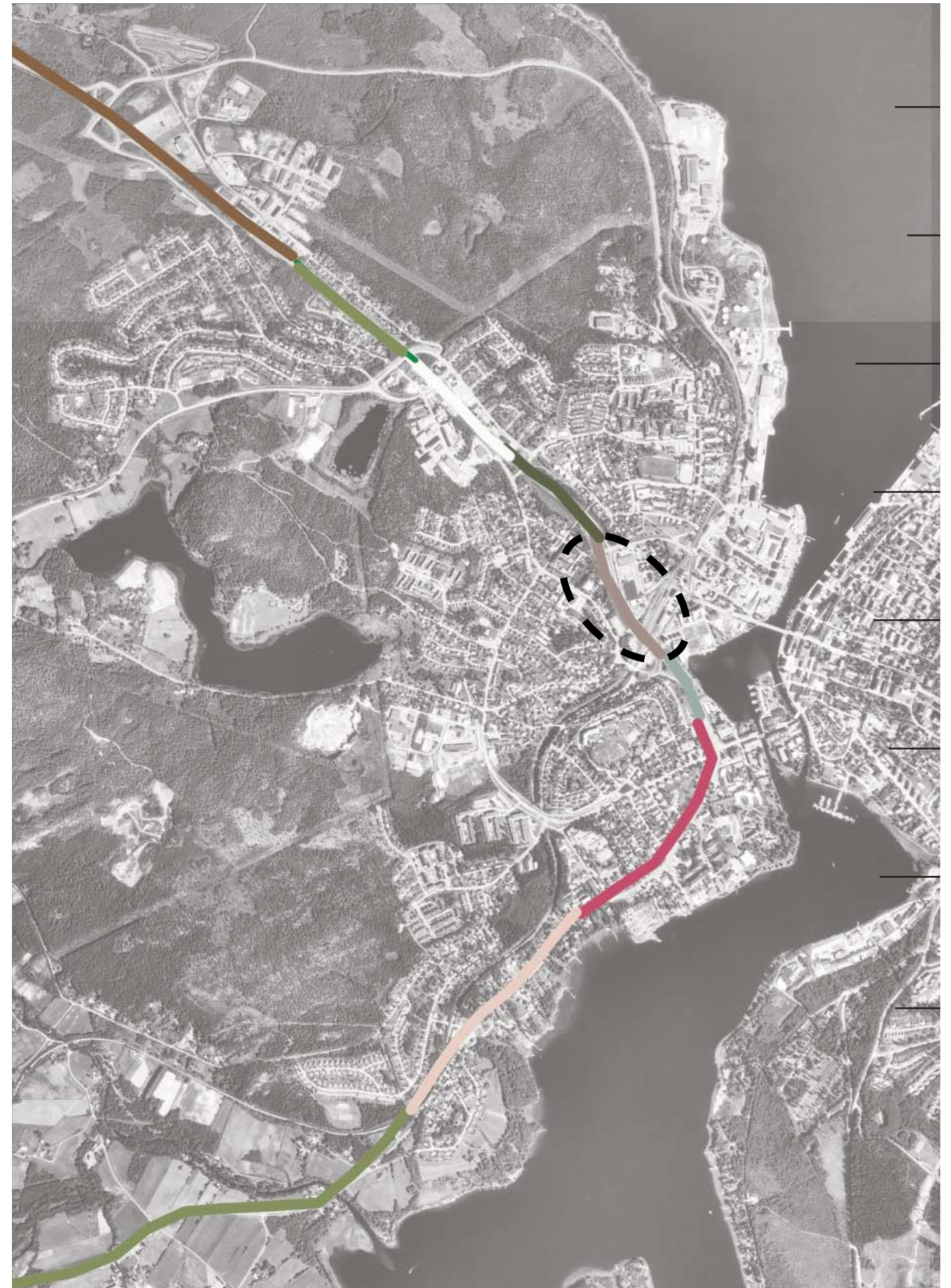
HISTORIA: Platsen bär inte på några tydliga historiska element, förutom de gamla lokstallarna till järnvägen och en gata med stora 1920-talsvillor i trä. Dessa är fina element som bryter upp det annars enorma parkeringslandskapet.

UNIKHET: Vägen är som en egen enhet då den svävar ovanför staden och inte har kontakt med gatunätet eller andra trafikantgrupper. Platsen upplevs som generell och skulle kunna vara var som helst i världen.

SLUTSATS: Området är problematiskt och måste göras nåt åt.



Hög höjd Extern centrum/järnväg





# 4.2.6. UTBLICK STADEN VID HAVET

GATA/VÄG: Väg som släpper taget om staden

TRAFIKANTER: Bil, cyklister, gående

NIVÅ MED STADEN: Samma

HASTIGHET. 50 km /timme

KARAKTÄR: Öppet grönt område med obestämd karaktär

VERKSAMHETER: Inga verksamheter, statliga förvaltningar

VISUELL KONTAKT: Stad, Externt centrum

MAGNET/STÖRNING: Störning

Den södra delen av sträckningen består av ett väl avgränsat gaturum som omges av höga byggnader från 1950-och 1960-talet. Här finns ingen vegetation mellan gata och bebyggelse och byggnaderna utgör gaturum-mets väggar. Dessa byggnader inrymmer främst verksamheter som statliga förvaltningar såsom landstinget och försäkringskassan. Senare delen av sträckningen är stora gräsytor där dess funktion är odefinierad och ser mest ut att tillhöra vägen. Här slutar gatan att vara väg och trottoarena försvinner. De gående och cyklande får ett annat rörelsemönster än de bilburma trafikanterna och vägen blir en stor planskild korsning. Förutom en obemannad bensinmack finns här inga kommersiella verksamheter och området är väldigt tomt och mörkt nattetid. Sträckningen går längs Nattviken och det är en vacker plats där bilisten har nära kontakt med havet och stadens centrum på andra sidan vattnet, på ön Härnön. Vägen slutar att vara en integrerad del i gatunätet.

ÅTGÄRDSFÖRLAG:

TURISM: Vacker utblick över staden och Nattviken. Upplevelsen kan förbättras.

LANDSKAP: Stora gräsytor vid vattnet. Dåligt definerad funktion som kan förbättras.

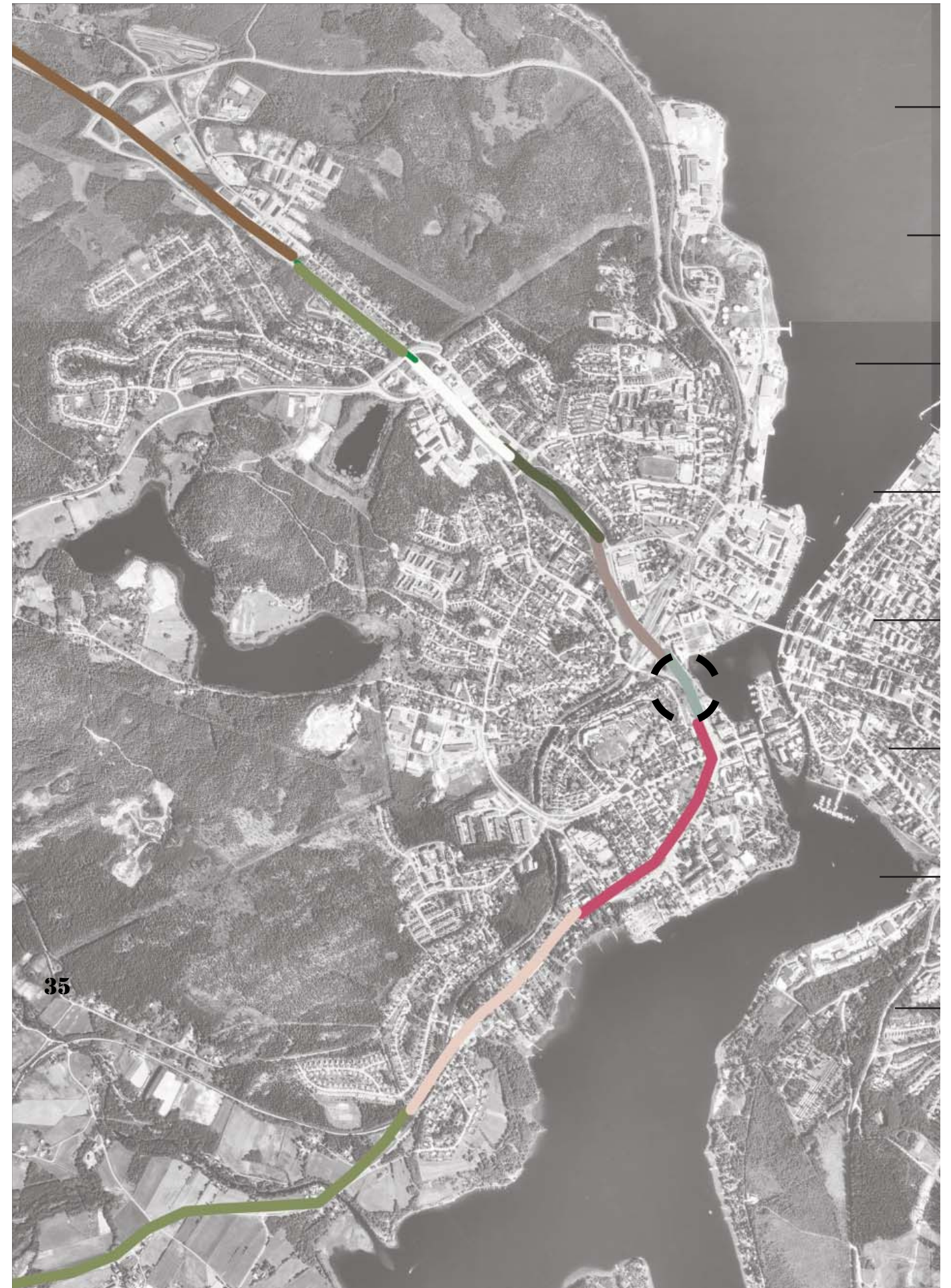
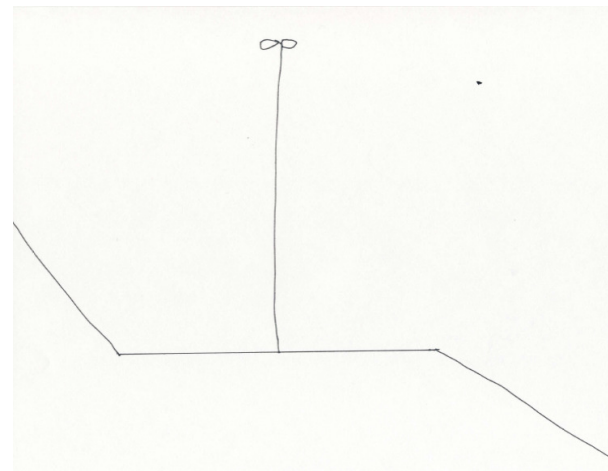
HISTORIA: Platsen bär inte på några tydliga historiska element.

UNIKHET: Platsen håller inte i hop då vägen släpper från staden. Här finns inte mycket identitetskapande element.

SLUTSATS: Området är problematiskt och måste göra något åt.



Utblick staden vid havet





# 4.2.7. INSTITUTIONER I PARK

GATA/VÄG: Gata

TRAFIKANTER: Bil. Gående, Cyklister

NIVA MED STADEN: Samma

HASTIGHET: 50 km/h

KARAKTÄR: Lummigt, Stora äldre institutionsbyggnader

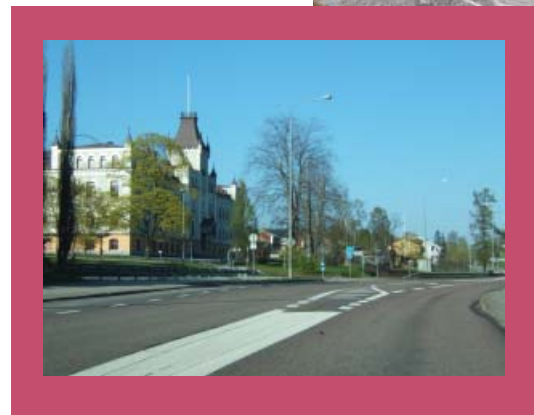
VERKSAMHETER: Skola 1-9, f.d. sjukhus, landsting, fängelse, bensinmack

GATA/VÄG KOPPLAT KARAKTÄR: Stadsgata i stadsmiljö

VISUELL KONTAKT: Stad och små utblickar mot hav och berg

ÅRSDYGNSTRAFIK: 13500 fordon per dygn och år

MAGNET/STÖRNING: Magnet



Instutioner i park

Större byggnader som inrymmer statliga och kommunala institutioner finns längs denna sträckningen. Gaturummet löses upp lite och bebyggelsen ligger en bit från gatan. Gatan är en gata med trottoarer och gång- och cykelväg och möjlighet för alla trafikantgrupper att färdas längs sträckningen. Hastighet som är 50 km/h för de bilburna. Det lätt upplösa gaturummet erbjuder en möjlighet att se ut över havet och berget Vårdkasen för den som färdas, men samtidigt är hastigheten så låg att människor som går eller cyklar kan mötas. Sträckningen är trots ett halvslutet gaturum väl integrerad i stadsväven och omgivande strukturer.

Vissa byggnader längs vägen är vackra så som det gamla psykiatriska sjukhuset Gädeå, fängelset och f.d. vårdskolan, Kiörningskolan. Dessa är stora byggnader i klassisk stil. Vegetationen längs vägen utgörs av större parkträd vilket skapar en lummig och ombonad karaktär trots det lätt upplösta rummet. De verksamheter som ligger längs vägen är främst kommunala och statliga verksamheter såsom ett fängelse, SIDA:s kontor, ett f.d. sjukhus med vårdcentral och tandläkare samt en högstadieskola. Den enda kommersiella verksamhet som finns längs vägen är en stor bensinmack. Den är en servicefunktion som har kvällsöppet och skapar liv i stadsdelen även sent på kvällen. Här kan både små nödvändiga inköp göras, men om kvällarna och nätterna står de lustfyllda köpen för den främsta försäljningen.

## ÅTGÄRDSFÖRLAG:

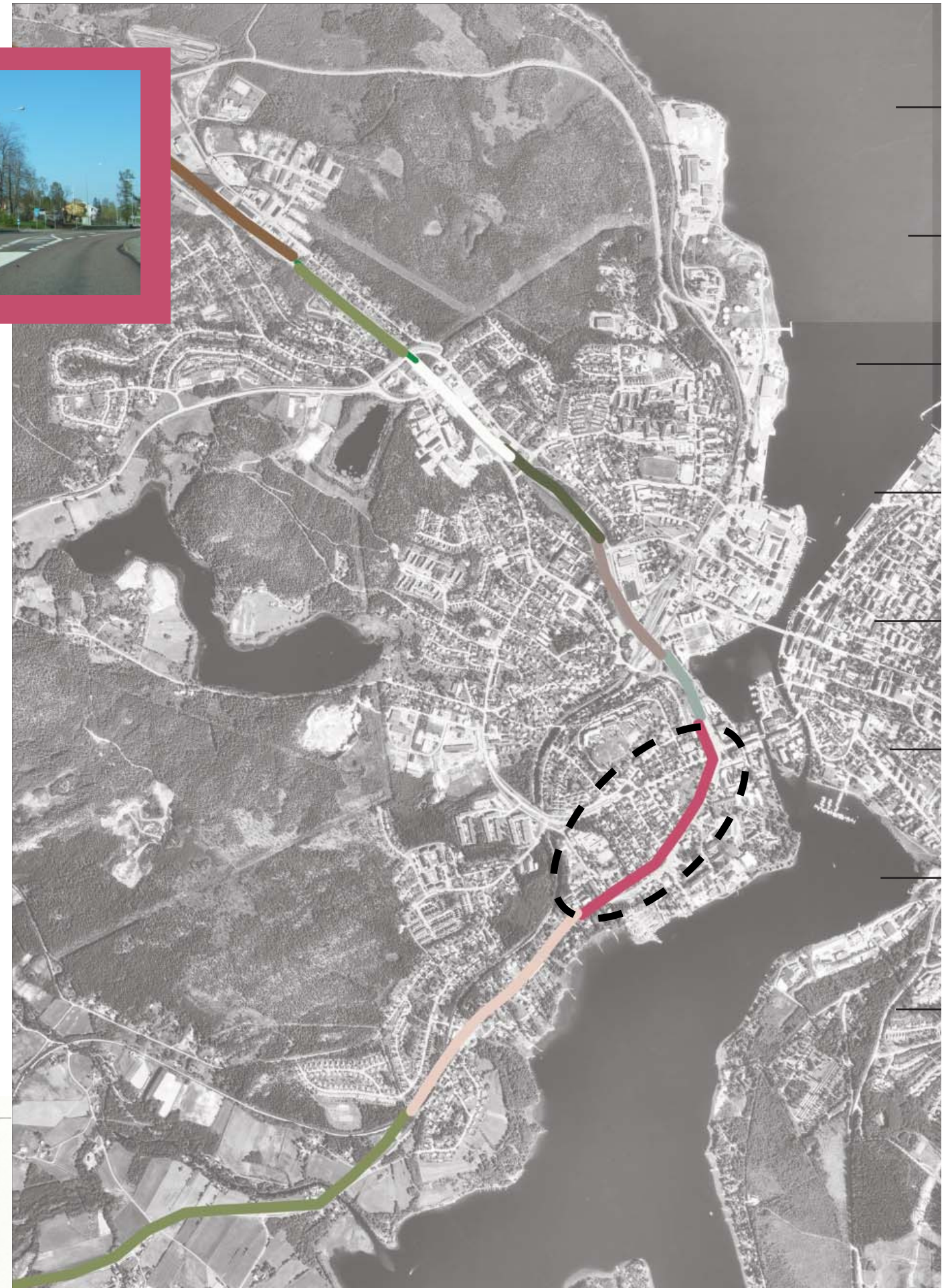
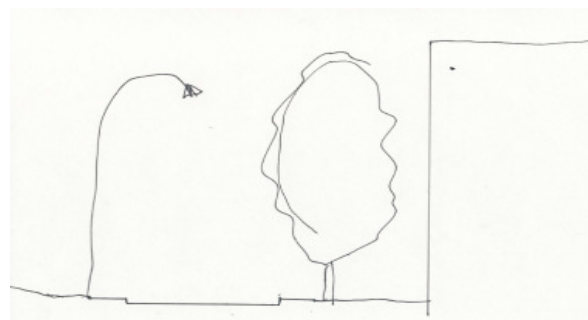
TURISM: Framhäva stadens vackra byggnader, även på natten med belysning. Sträckan är vacker med sin tydliga parkkaraktär som tar ner skalan på de stora offentliga byggnaderna och samtidigt håller strukturen samman. De fina utblickarna är också en kvalitet på stäcken. Sträckningen erbjuder inte många attraktionspunkter eller anledningar för den utomstående besökaren att stanna utan den utgörs mest av för staden interna funktioner.

LANDSKAP: Parkkaraktär bäddar in byggnader bland stora träd och små utblickar mot det omgivande landskapet.

HISTORIA: Vackra klassiska byggnader härstammar från sent 1800-tal eller tidigt 1900-tal. Dessa är nu enfunktionella med statliga och kommunala verksamheter men skulle kunna omvandlas och få ett annat användningsområde, t.ex. hotell eller kontorsbyggnader.

UNIKHET: En stark parkkaraktär som gör det fint att vandra eller färdas mellan de olika byggnaderna eller förbi området.

SLUTSATS: Området är fint och kräver inga större åtgärder





# 4.2.8. VILLOR I SLUTET GATURUM

GATA/VÄG: Gata

TRAFIKANTER: Bil. Gående, cyklister

NIVA MED STADEN: Samma

HASTIGHET: 50 km/h

KARAKTÄR: Äldre trävillor, björk längs vägen

VERKSAMHETER: Bostäder

GATA/VÄG KOPPLAT KARAKTÄR: Stadsgata i stadsmiljö

VISUELL KONTAKT: Trävillor

MAGNET/STÖRNING: Magnet

Stora gamla trävillor från sekelskiftet kantar E4:an på denna vägsträckning.

Delsträckan har typiska drag från en tid då inte bilens behov var dominerande för stadens struktur. När trafiken inte uppfattades som störande placerades bebyggelsen nära gatan. Ett tydligt visuellt avgränsat gaturum där trävillor och trädader av björk utgör skarpa väggar. blev resultatet. Vägsträckningen uppfyller alla kriterier för att vara gata, med trottoarer och cykelväg nära den smala tvåfiliga vägen, där bilarna kör i en lägre hastighet, 50 km/h. Gatan samspelar med övriga gatunätet, är på samma nivå som staden och väl intergrerad i stadsväven. Området kring vägen är dock enfunktionellt och här finns förutom en bilhandlare främst bostäder.

ÅTGÄRDSFÖRLAG:

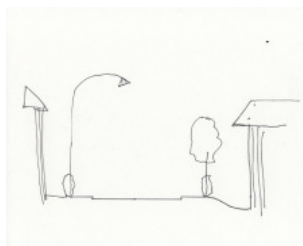
TURISM: Sträckningen visar upp en vacker bild av trädgårdsstaden Härnösand. Det slutna gaturummet ger inte många möjligheter att uppleva det närliggande havet då det skymms av villabebyggelse och träd.

LANDSKAP: De planterade trädraderna av björk längs vägen och gräsklädda villaträdgårdar inramade av häckar eller staket är det som kan ses. Trädraderna skapar en enkelhet i gaturummet och är ett inslag som tillför karaktär särskilt om våren och sommaren.

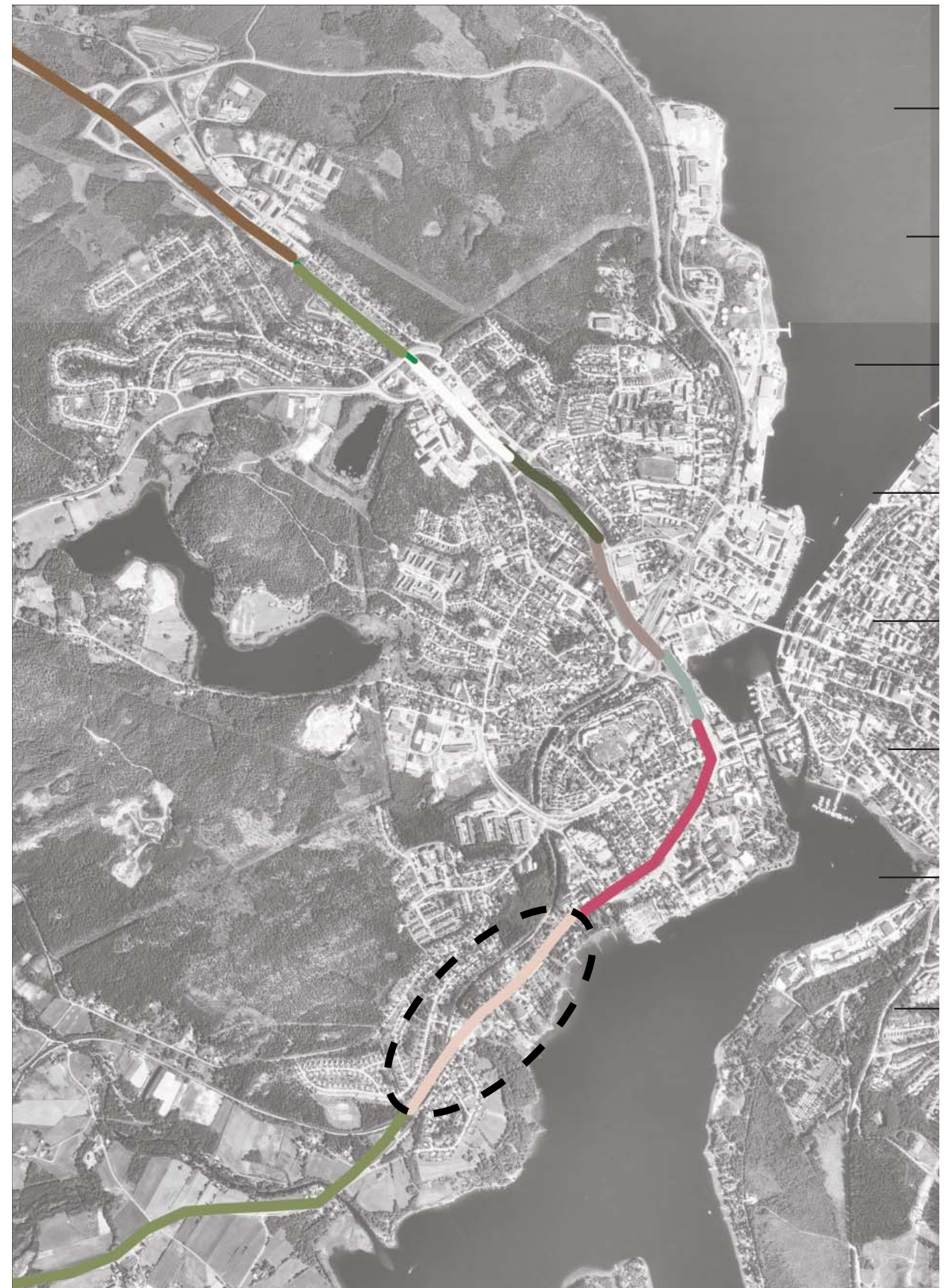
HISTORIA: När borgarna flyttade ut ur staden på slutet av 1800-talet var det många som byggde sina villor vid Södra sundet. Sträckningen är ett bra exempel på hur denna epok har satt sina spår i staden. Dock är bebyggelsen halvtät och erbjuder inte så många möjligheter till förändring av dess funktion, boende. Bevarande av denna del innebär främst en konservation.

UNIKHET: Trähusbebyggelse finns i många städer men den passar bra in i Härnösands småskaliga karkatär och ger besökaren eller invånaren en upplevelse av att under sin transport vara i staden. Miljön erbjuder möjlighet till sociala möten för den som går eller cyklar. Det är en detaljerad gatumiljö där mycket finns att se för den som åker/cyklar/går i låg hastighet.

SLUTSATS: Området är fint och kräver inga större åtgärder.



Villor i slutet gaturum





# 4.2.9.UTBLICK VÅRDKASEN/SÖDRA SUNDET

GATA/VÄG: Landsväg

TRAFIKANTER: Bil, gående, cyklister

I NIVÅ MED STADEN: Ej stad, samma nivå

HASTIGHET: 70 km/timme

KARAKTÄR: Halvöppen jordbruksmark, kuperat vid vatten

VERKSAMHETER: Jordbruk, skog, utspridda bostäder

GATA/VÄG KOPPLAT TILL KARAKTÄREN: Landsväg i landsbygdsmiljö

VISUELL KONTAKT: Naturen, vatten

MAGNET/STÖRNING: Magnet

Här är vägen en vacker landsväg i småskalig jordbruksmiljö. Mjukt kuperat landskap som en försmak på turistmålet Höga Kusten. Rakt fram om man kommer från söder så syns det höga berget Vårdkasen, ett landmärke för staden Härnösand. Förutom en ensam rumsförmedlare består verksamheterna främst av jordbruk och skog. Vägen är ,trots att det är en höghastighetväg, för alla trafikantgrupper både bilar, gående och cyklister. Den har med separat gång/cykelväg men ändå med nära kontakt med vägen och det omgivande landskapet.

## ÅTGÄRDSFÖRLAG:

TURISM: Vackert landskap som man kan stanna till i.

LANDSKAP: Vackra skogsområden med blandad lövskog och barrskog. Karaktäristiska för det norrländska landskapet. Bra visuell kontakt från vägen till havet och skogen, en kvalitet och upplevelse för den som reser på vägen.

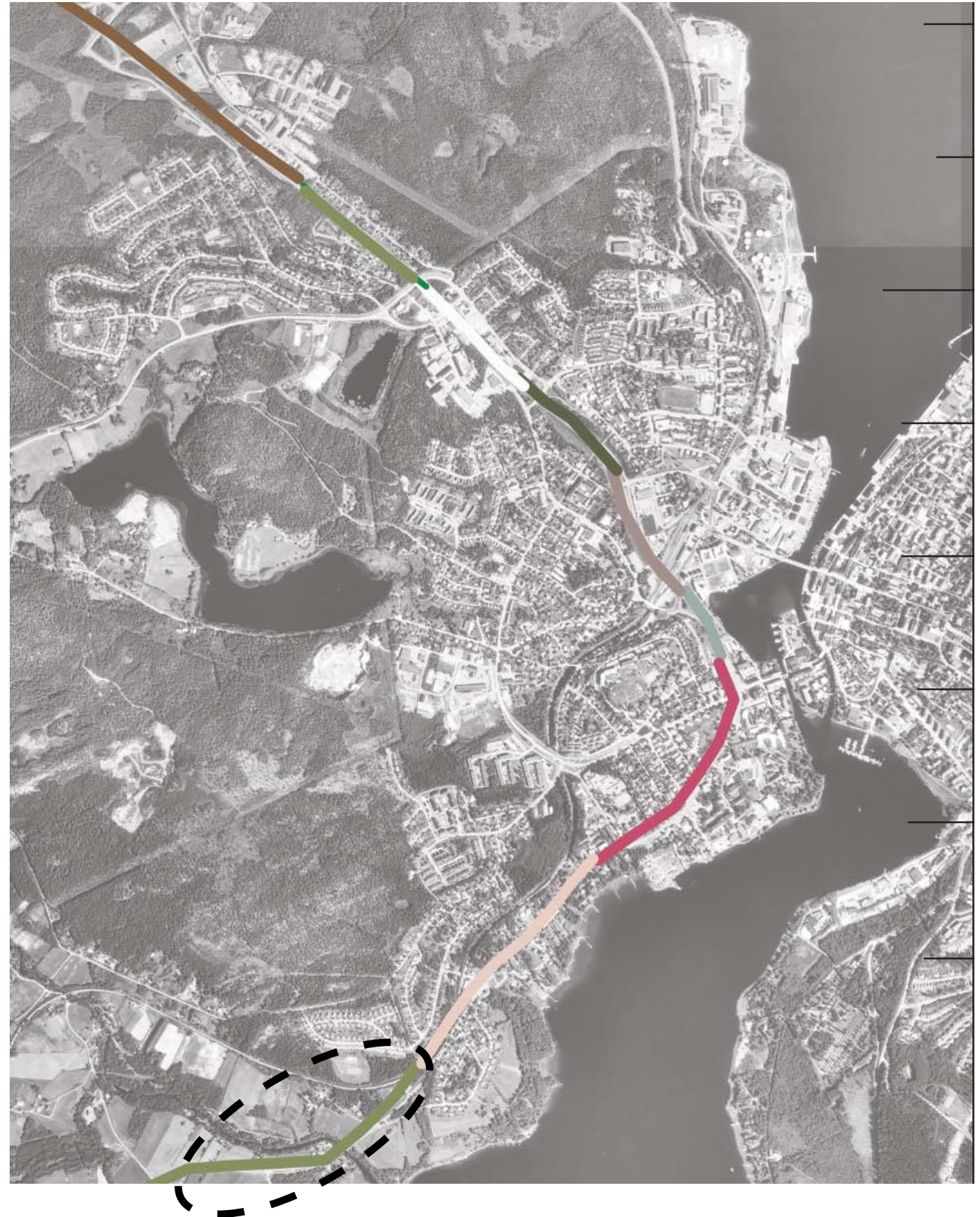
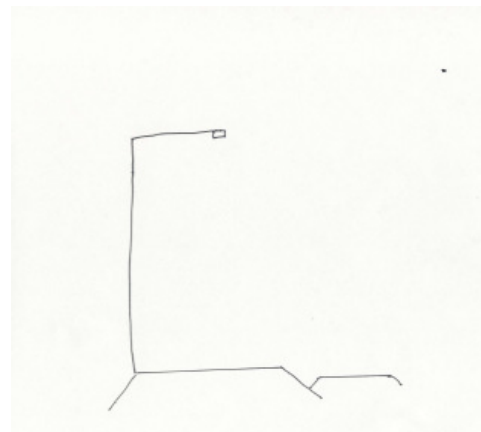
HISTORIA: Platsen består av gamla bondgårdar främst, förutom åkermark och skog. De gamla gårdarna kan bevaras.

UNIKHET: Platsen är väldigt vacker och mycket platsspecifik. Kanske kan dess karaktärsdrag framhävas ännu mer och platsen har potential för att inrymma verksamheter som vänder sig till turister så som antikaffärer eller loppisar. Den känns idyllisk och fin.

SLUTSATS: Området är fint och kräver inga större åtgärder

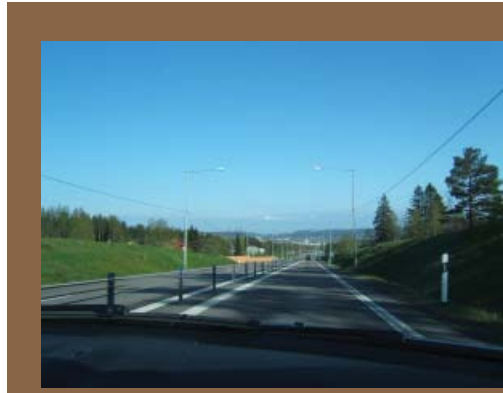


Utblick Vårdkasen/Södra sundet





# 4.2.10 E4:AN GENOM HÄRNÖSAND IDAG



Utblick Stadssiluett



Bullervallar



Väglandskap



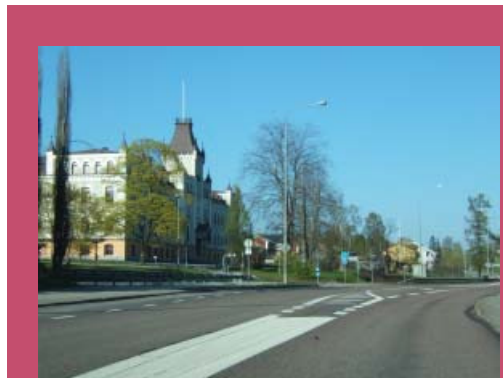
Under staden



Hög höjd Extern centrum/järnväg



Utblick staden vid havet



Instutioner i park



Villor i slutet gaturum  
Trädgårdsstad



Utblick Vårdkasen/Södra sundet





# 4.2.11. ANALYS AV DAGENS SITUATION

	Utblick-Stadssiluett	Bullervall	Väglandskap	Under staden	Höjd höjd Extern centrum /järnväg	Utblick Staden vid havet	Institutioner i park	Villor i slutet gaturum	Utblick Vårdkasen/ Södra sundet
Gata/Väg	Väg	Väg	Väg	Väg	Väg	Väg som släpper	Gata	Gata	Landsväg
Trafikanter									
Nivå med staden	Samma	Samma	Under/Samma	Under	Över	Samma	Samma	Samma	ej stad Samma
Hastighet	70	70	70	70	70	50	50	50	70
Karaktär	Naturnära industrilandskap	Stora gräsbullervallar?	Bilbaserad stad	Stora gräsbullervallar	Vägappart i luften	Öppet grönt område Obestämt	Lummigt Stora äldre instutionsbyggnader	Äldre trävillor Björk längs vägen	Halvöppen jordbruksmark Kuperat vid vatten
Verksamheter	Industri Möbelaffärer	Bostäder	Bensinmack Handelsträdgård Lågprishandel Väggkrog+motell		Vägverket Brandstation Järnväg Bensinmack		Skola 1-9, fd. sjukhus Landsting, Fängelse Bensinmack	Bostäder	Jordbruk Skog Bostäder spritt
Gata/Väg kop- plat karaktär	Landsväg i stadsranden	Väg med bullerplank och bullervall	Väg omgiven av bilanknutna verksamheter	Väg omgiven av bullervall utan kontakt med staden	Väg ovanför upplöst/rörig stadsmiljö	Väg i lös stadsmiljö	Stadsgata i stadsmiljö	Stadsgata i stadsmiljö	Landsväg i landsbygdsmiljö
Visuell kontakt	Bullervall Söderut Staden	Söderut Staden Norrut Landskap	Söderut Staden Norrut Landskap	Omkringliggande verksamheter	Bullervall	Stad Externt centrum	Stad	Trävillor	Natur Vatten
Årsdygnstrafik			8560 fordon per dygn		9500 fordon per dygn och år varav 1600 är lastbil		13560 fordon per dygn och år varav 1800 är lastbil		



## 4.3. TIDENS AVTRYCK- KULTURHISTORISK PLATSANALYS DIVE



Handel vid Nattviken, Härnösand 1950



# 4.3.1. VAD BERÄTTAR DAGENS LANDSKAP OCH MILJÖ OM ANALYSOMRÅDETS KARAKTÄR

## KUSTLANDSKAPET

I Ångermanland låg precis som på andra ställen isen som ett tungt täcke under istiden. När den smälte skapades vackra dalgångar. Jord och berg bearbetades av havets vågor och vindar. Kyla och vatten sprängde sönder berg och delade dem. Det gjorde också att klippor avrundades. I Härnösands kommun så finns det under högsta kustlinjen klappersten, svallgrus och svallsand. Klappersten som är avrundade stenar finns i fält eller vallar som är ofta ligger i kustzonen.

Stora öar och djupa vikar och berg som är skulpterade av havet är karaktärsdragen hos kustlandskapet vid Härnösand. Närmast havet så växer vridna och små tallar och lite längre in kommer granarna utbredda. Förutom klapperstenstränder så finns även långa sandstränder. Längre upp kommer berg som skyddar och bildar en barriär mot vind och vågor. Bakom bergen finns rikare växtlighet och odlingsmarker eftersom att det är varmare här och det finns mer vatten. Här inne finns många fina dalgångar, sjöar och vattendrag som ger landskapet dess karaktär.

## ODLINGSLANDSKAPET

Närmast Härnösand så är de delar av landskapet som inte är skogsmark, småskaligt, mosaikartat, kuperat och ganska rikt på sjöar och vatten. Längre in i landet så är det brantare berg och då blir landskapet mer zonerat, där det är skog överst på berget sedan skogsbryn med bebyggelse och tills slut åkermark.

## SKOGLANDSKAPET

Eftersom att landhöjningen är väldigt stor i landskapet, en cm per år. De nordvästra delarna som idag ser ut som skogsklädda berg var för 10000 år sen små öar. Idag är nutidens skogslandskap sammanhängande mellan uppodlade dalgångarna dock med de hål som myrar, kalhyggen och sjöar utgör. Kalkyggena varierar i landskapet och gör att skogens öppenhet kommer och går.

Tall, glasbjörk och asp var det första träslagen som bildade skogar. Sedan när det blev gynnsammare klimat kom klibbal, lind och lönn.

Skogslandskapet kring Härnösand utgörs idag av dunkla granskogar, ljusa tallskogar, branta berg och färgrika myrmarker med livsgivande vattendrag.<sup>40</sup>





# 4.3.2.1. HÄRNÖSAND-FÖRST IN I FRAMTIDEN



Ådalsbanan som är järnvägen genom staden Härnösand utvidgas. Annars är det främst extern handeln som tar plats och förändrar staden. Stora parkeringsytor kommer som ett tillägg till staden. På det externa handelscentrumet görs de nödvändiga inköpen och det är här stadens invånare möts, för alla måste handla mat. I centrum görs de lustfyllda köpen även om antalet butiker är ständigt minskande då fler och fler av Härnösands invånare åker till grannstad Sundsvalls externa köpcentrum, Birsta City. Både Birsta City och Härnösands externa handelscentrum är lokaliserade vid E4:an.

Inga nya bostäder byggs eftersom att stadens invånarantal inte ökar. Inte heller tillkommer några nya arbetsplatser i staden. Många som bor i staden Härnösand arbetar i den större grannkommunen Sundsvall och pendlar till sina arbete. Några nya offentliga rum planeras inte heller och de gamla renoveras inte. De enda offentliga rum som byggts på senare tid är stadens resecentrum i anslutning till den nya Ådalsbanan. Den ökade miljömedvetenheten gör sig synlig då ett tydligt tillskott till stadsbilden är vindsnurren på berget Vårdkasen. Kanske kan de ses som vår tids flaggskepp.



Extern handel

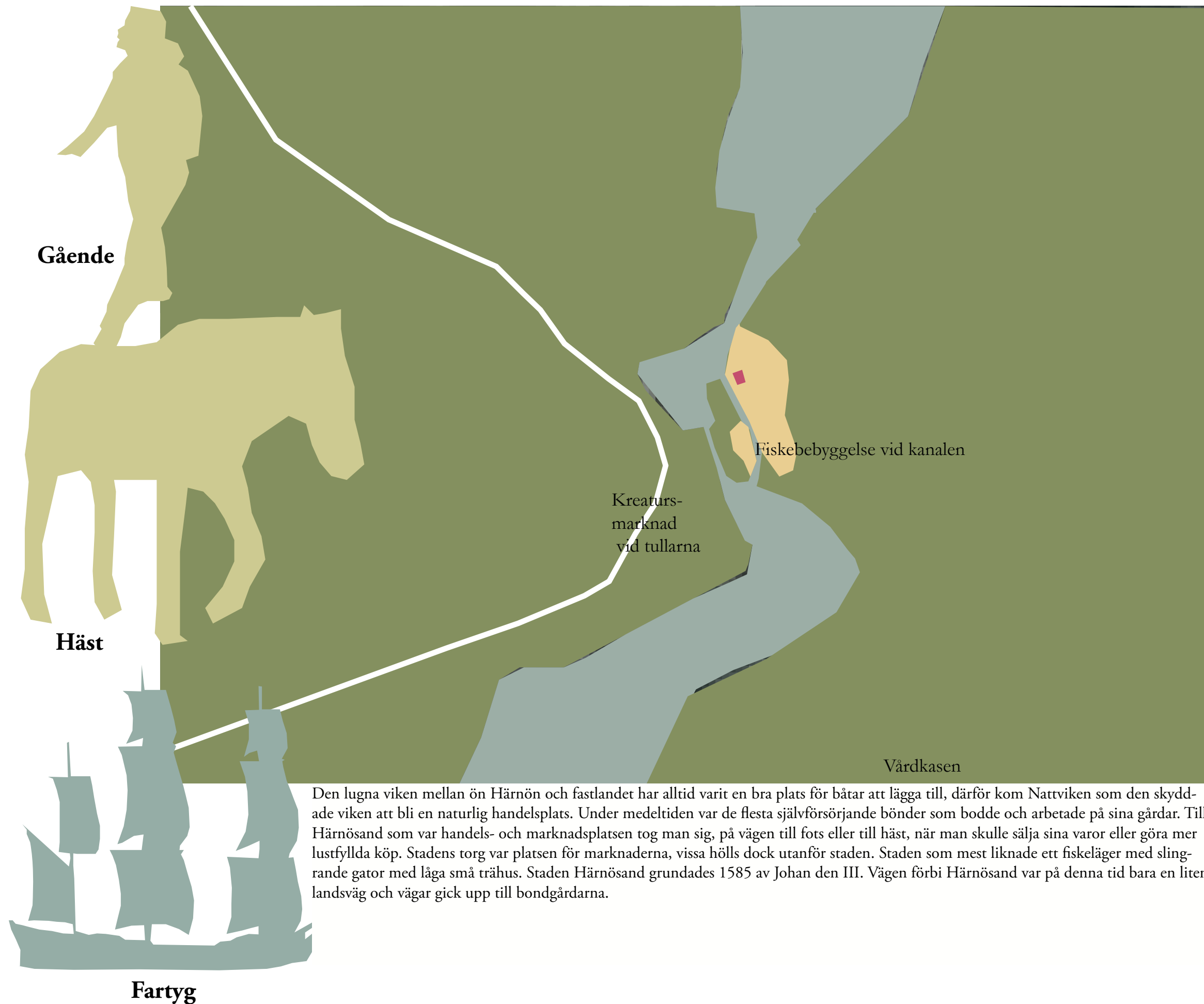


Centrum





# 4.3.2.2. HÄRNÖSAND - STADEN VID HAVET



Kreatursmarknad vid tullarna



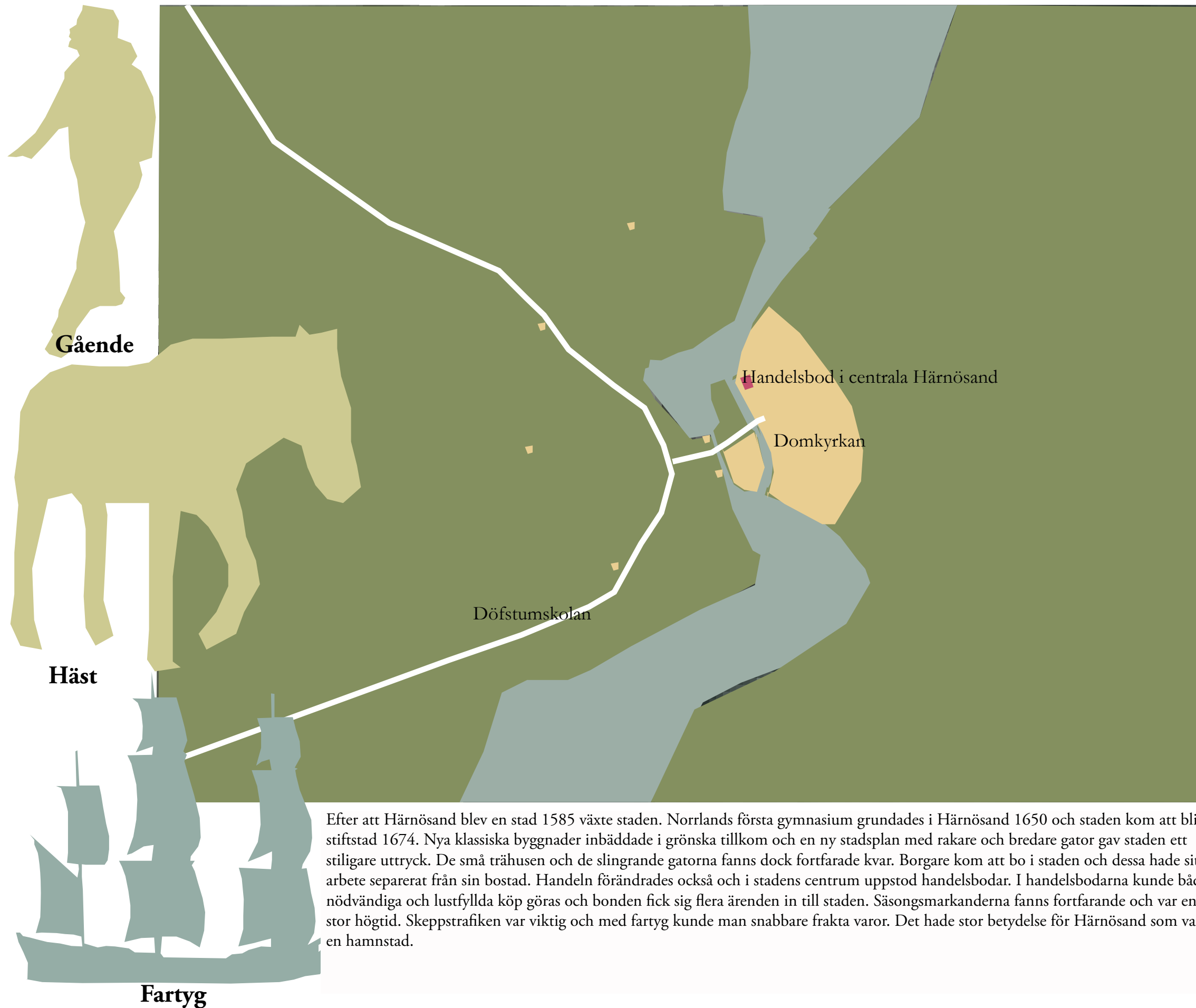
Fiskebebyggelse vid kanalen



Vårdkasen



# 4.3.2.3. HÄRNÖSAND-SKOL/KYRKSTADEN



Efter att Härnösand blev en stad 1585 växte staden. Norrlands första gymnasium grundades i Härnösand 1650 och staden kom att bli stiftstad 1674. Nya klassiska byggnader inbäddade i grönska tillkom och en ny stadsplan med rakare och bredare gator gav staden ett stiligare uttryck. De små trähusen och de slingrande gatorna fanns dock fortfarande kvar. Borgare kom att bo i staden och dessa hade sitt arbete separerat från sin bostad. Handeln förändrades också och i stadens centrum uppstod handelsbodar. I handelsbodarna kunde både nödvändiga och lustfyllda köp göras och bonden fick sig flera ärenden in till staden. Säsongsmarkanderna fanns fortfarande och var en stor högtid. Skeppstrafiken var viktig och med fartyg kunde man snabbare frakta varor. Det hade stor betydelse för Härnösand som var en hamnstad.



Handelsbod i centrala Härnösand



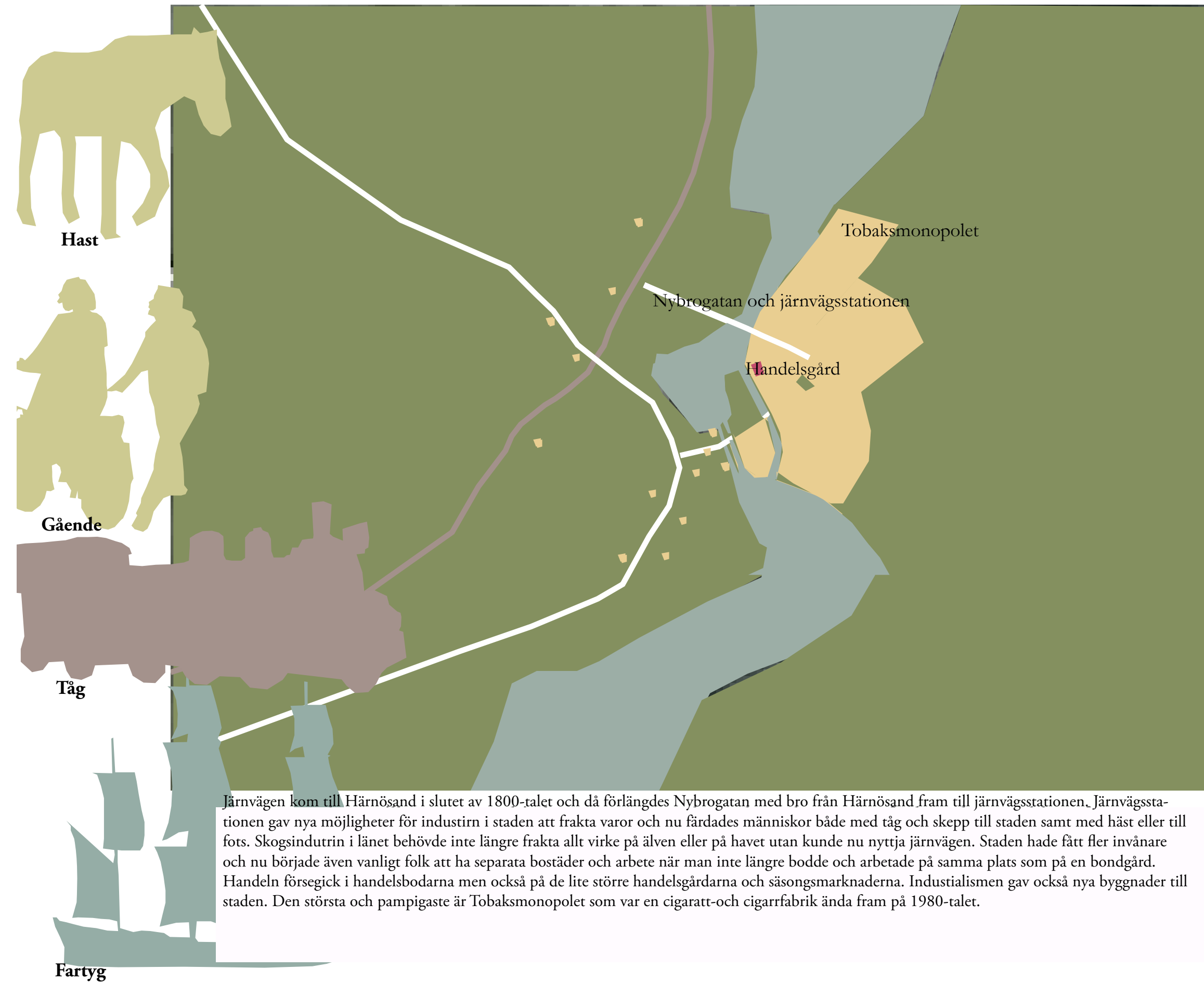
Döfstumskolan



Domkyrkan i Härnösand



# 4.3.2.4. HÄRNÖSAND-INDUSTRISTADEN



Handelsgård i Härnösand



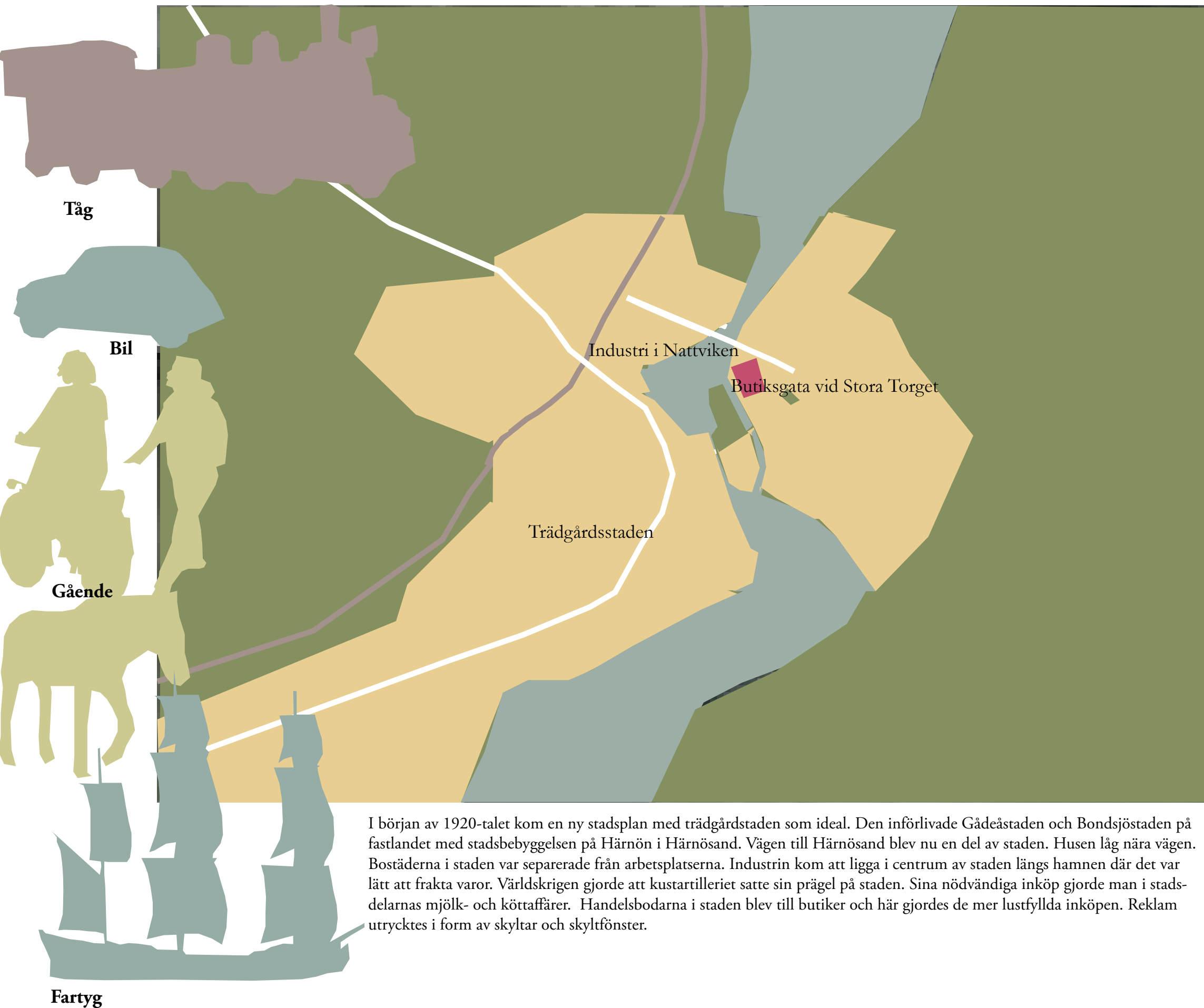
Nybrogatan och järnvägsstationen



Tobaksmonopolet



# 4.3.2.5. HÄRNÖSAND - MILITÄRSTADEN



Butiksgata vid Stora Torget



Trädgårdsstaden



Industri i Nattviken



# 4.3.2.6. HÄRNÖSAND - FÖRVALTNINGSTADEN



Välfärdssamhället skapade flera stora förvaltningsbyggnader i staden som Landstinget och Länsstyrelsen. I centrum blommade varuhusen Modigs, Domus, Tempo och Prismavaruhuset upp. På varuhusen kunde du handla allt under samma tak och man behövde inte längre gå mellan olika butiker för sina lustfyllda inköp. Bilen kom att bli var mans egendom och i stadsbilden kom parkeringsplatserna in som ett nytt inslag. Hyreshus blev mer vanligt och hus i park, där flervåningshus som låg friliggande från gatan blev ett begrepp.<sup>41</sup>



Domusvaruhuset



Landstinget



Hus i park



# 4.3.2.7. HISTORISK ÖVERSIKT

Stadens struktur



Stadens identitet

Staden vid havet   Skol- och kyrkstaden   Industristaden   Militärstaden   Förvaltningsstaden   Framtidsstaden?

Handelsform



Kommarknad   Handelsbod   Handelsgård   Butiksgata   Varuhus   Extern handel

Nya stadskaraktärer



Fiskeläger   Institutioner i park   Paradgata till järnvägen   Trädgårdstaden   Hus i park   Väglandskap

Flaggskepp i stadsbilden



Vårdkasen   Domkyrkan   Tobaksmonopolet   Industri i Nattviken   Landstinget   Vindsnurren

Färdmedel





# 4.3.2.8. TIDEN GAV KARAKTÄR

Området kring E4:ans norra del avviker från Härnösands-karakteren.

I Härnösands översiktsplan från 1992 av Hans Gillgren och Annika Höök står det att: “Alla förändringar och ny tillskott i de delar som har tydlig och färdig karaktär skall i första hand harmonisera med områdets karaktär, i andra hand bidra till att förstärka Härnösands helhets karaktär av klassisk småstad.”<sup>2</sup>

43

Området kring nya E4 har ännu inte hittat sig plats i stadens sammanhållande karaktär, utan bryter av och upplevs som en fristående enhet.



Instutioner i park



Naturmark



Trädgårdsstaden



Avvikande område



Stenstad



Industri



Hus i park



Parker, idrotts- och grönområden



# 4.3.2. VILKA HISTORISKA ELEMENT LÄNGS E4:AN HAR SPECIELLT VÄRDE?

Tidsepok och sträckning:

Väglandskap, Framtidsstaden

Trädgårdstaden, Militärstaden

Väglandskap, Framtidstaden

Järnvägen, Industristaden

Hus i park, Förvaltningsstaden

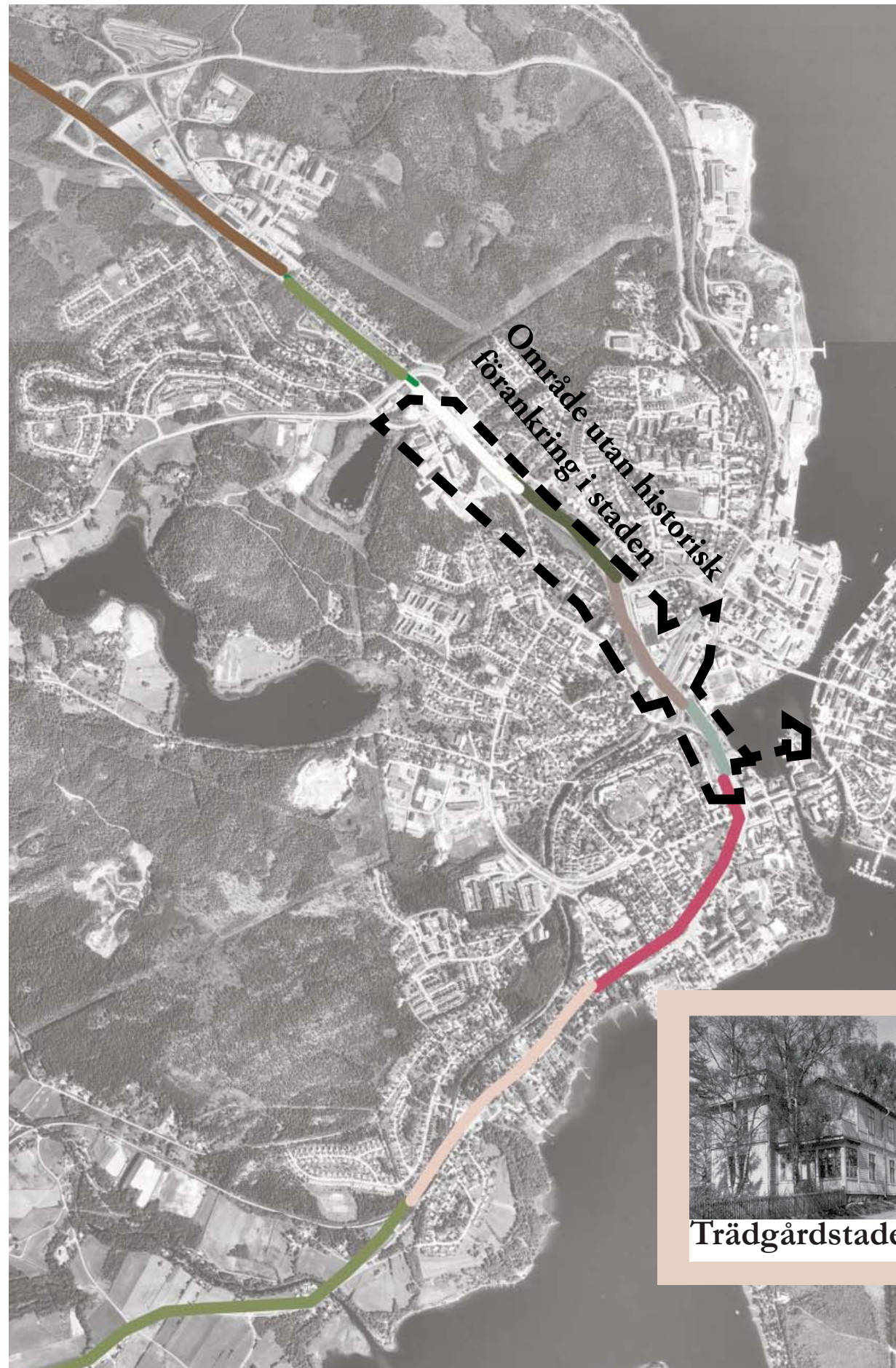
Instutioner i park, Skolstaden

Trädgårdstaden, Militärstaden

Landsbygd utanför staden

Området kring E4:an i Härnösand har många fina miljöer. Särskilt den södra delen där vägen går ganska nära den äldre bebyggelsen och trafikanterna färdas i ett slutet gaturum mellan vackra trävillor från sekelskiftet. Sedan kommer trafikanten i ännu ett historisk område med instutioner i parkmiljö. Dessa är gamla byggnader som har klassisk stil. Den tredje området som passeras är från 1950-och 1960 talet och består av stora förvaltningsbyggnader som ligger tillsammans i staden med hyreshus i parkmark. Förvaltningsbyggnaderna är spännande för sin tid. Det fjärde området som man kommer till är ovanför järnvägen. Här kan man också skymta de gamla vackra lokstallarna.

Sen följer en sträckning där vägen ligger långt från bebyggelsen och inga historiska spår är synliga. Längst i norr passeras återigen ett område av trädgårdsstad.



Trädgårdstaden



Landstinget



Instutioner i park



Trädgårdstaden

Hur kan platsens historiska karaktärsdrag förvaltas? Längs de vägsträckor där historien har satt sina spår så bör dessa miljöer förvaltas och bevaras såsom de är i dag. Vidare väljer jag att jobba med det område som streckats på kartan då det inte har överensstämmande karaktär med staden och inte heller har någon längre historisk förankring i staden så när som på ett par gamla lokstallar.

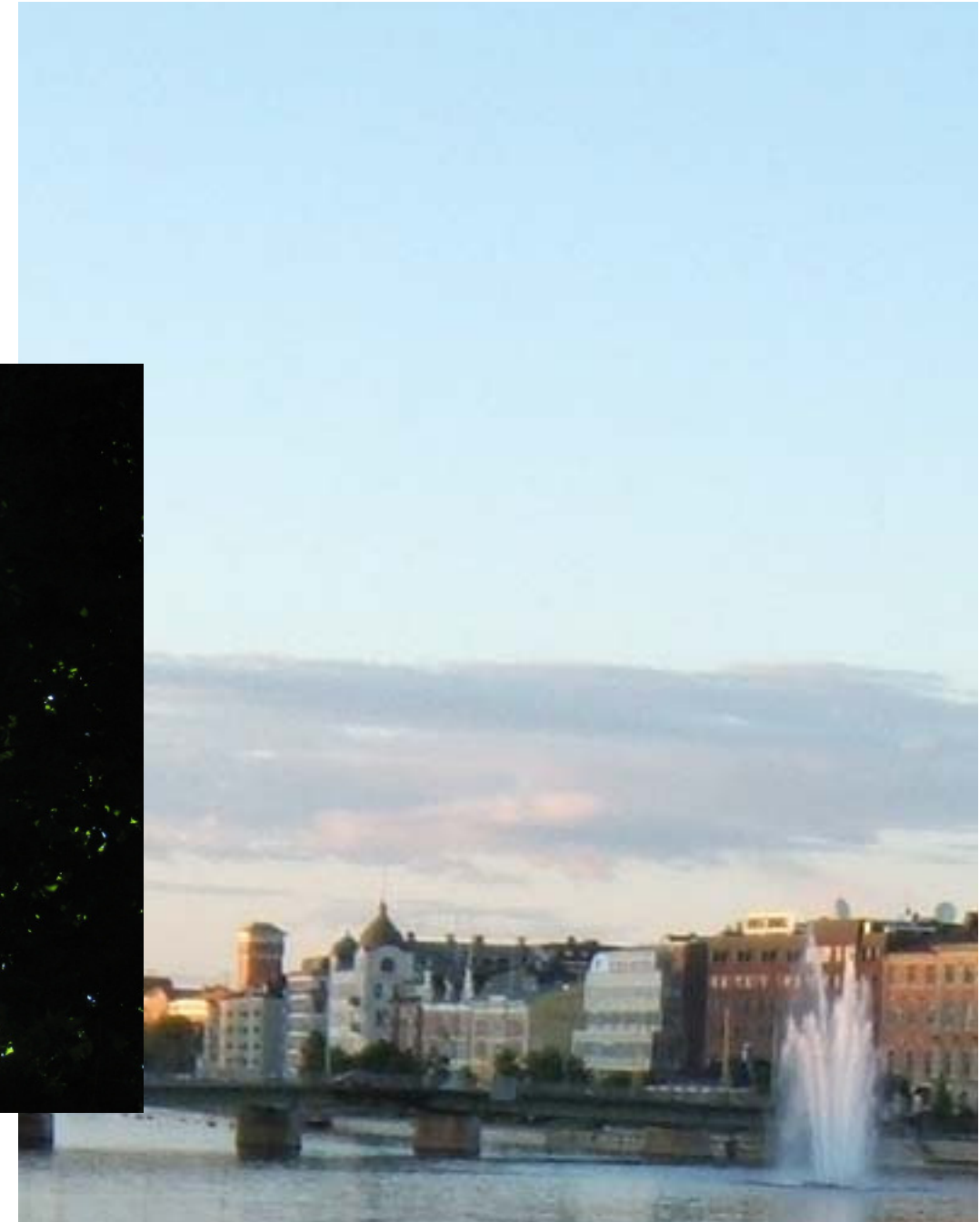


# 5. FÖRSLAG: NATTVIKSPARKEN - DET KULTURHISTORISKA HÄRNÖSAND OCH GRÖNA E4:AN

Turism



Historia



Grönt



Platsspecifikt



# 5.1. NATTVIKSPARKEN, VÄRLDEN, REGIONEN

Världsdelen Europa



Nationen Sverige



Regionen Västernorrland



Att sätta Härmösand på kartan i en tid av globalisering? Vad krävs för att Härmösand ska kunna skapa sig ett ansikte utåt i en tid av hård konkurrens? I världsdelen Europa? I nationen Sverige och i regionen Västernorrland? Kan svaret vara Nattviksparken med dess attraktionspunkt Nattvikstrappen? Kan de få besökaren att vilja stanna till och kanske även komma åter eller rent av bosätta sig i Härmösand?



# 5.2.NATTVIKSPARKEN OCH VÄGEN

## OMRÅDE

Väglandskap
Under staden
Hög höjd Extern centrum Järnväg
Utblick Staden vid havet

## UTBLICK



## HISTORIA ELEMENT

Inga

Inga

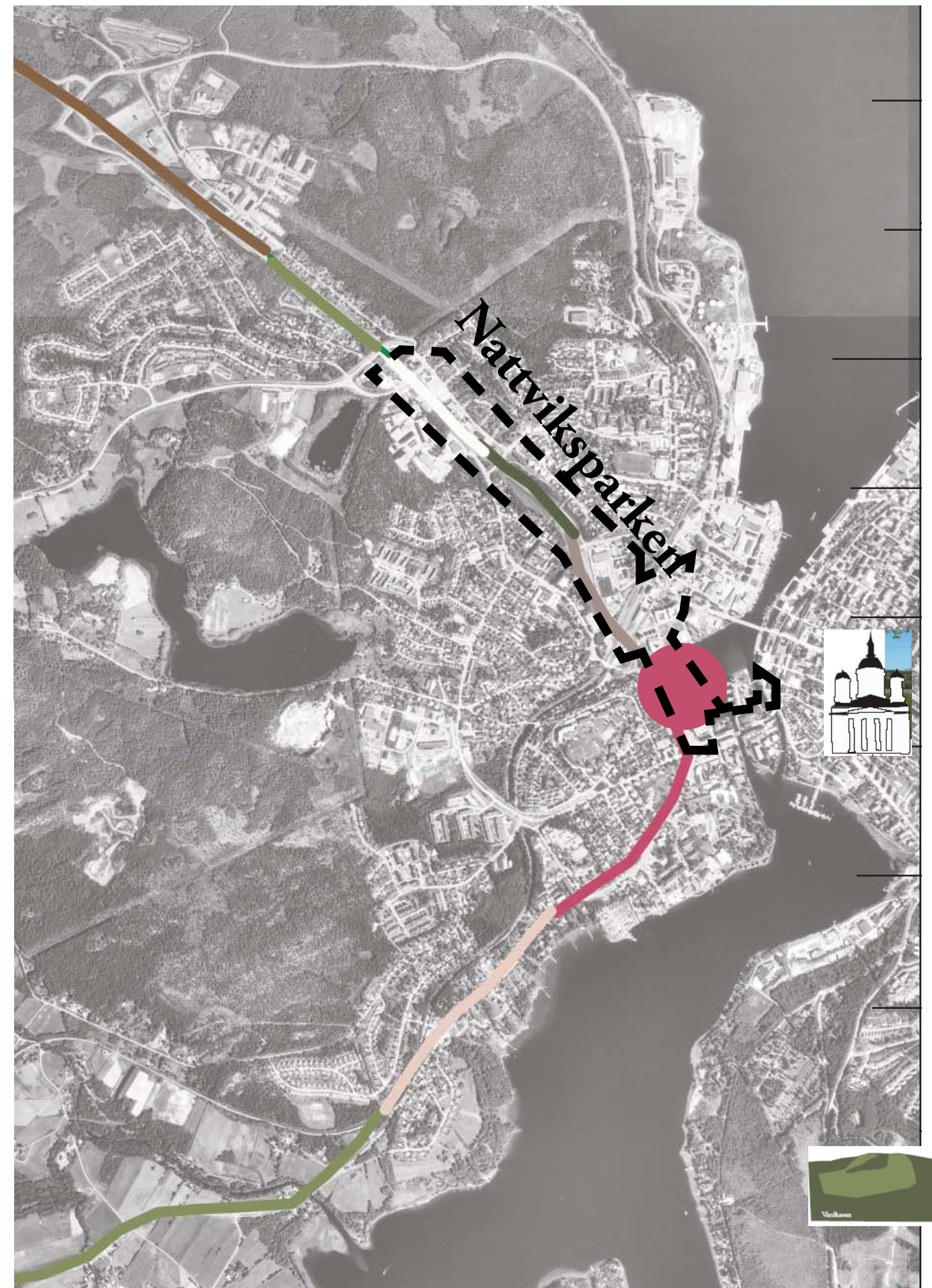
Gamla järnvägsbyggnader

Inga

Hur uppleves de få minuter som en förbipasserande åker genom staden Härnösand? Vad kan göras för att förbättra intrycket? Det är viktigt att vägen är som en gammal motorväg med blandning i upplevelsen mellan monotomi och upplevelse. Hur kan vägen göras bättre för den som bor i staden?

## ÅTGÄRDER:

1. Väglandskapet: Kan lättas upp med vegetation.
2. Under staden: Bullervallen ersätts av bullerplank och marken får en vagare lutning och kan på så sätt användas för gående som t.ex. vill rasta sin hund eller cyklister som vill ha en snabbare väg till staden. Vägskyltar sätts på ett annat sätt så att de inte skymmer utsikten mot berget Vårdkasen. En grönstruktur som är gestaltad planteras i området så att den kan fungera som ett skelett för den volymhandel som breder ut sig i området.
3. Hög höjd/Extern centrum/ Järnväg: Reklamskyltar placeras annorlunda så att Domkyrkan och stadens centrum blir mer synligt
4. Utblick Staden vid havet: Området görs om till en välgestaltad promenad park samt urban rastplats för förbipasserande. Se sid Nat-tvikstrappen





## 5.3. NATTVIKSPARKEN OCH STADEN

Om det utbyggda volymhandelsområdet, och den nya ådalsbanan ska upplevas som en del av staden bör områdets karaktär tillpassas staden i övrigt.

Att området upplevas som en helhet och försöka dämpa de barriärer, E4:an och järnvägen som igenom området.

Med en ny karaktär Nattviksparken kan området klistras ihop och visuellt upplevas som en helhet.

Vegetationen tar ner skalan i området och skapar en ökad detaljeringsgrad för den som går eller cyklar.



Instusioner i park



Naturmark



Trädgårdsstaden



Nattviksparken längs E4:an



Stenstad



Industri



Hus i park

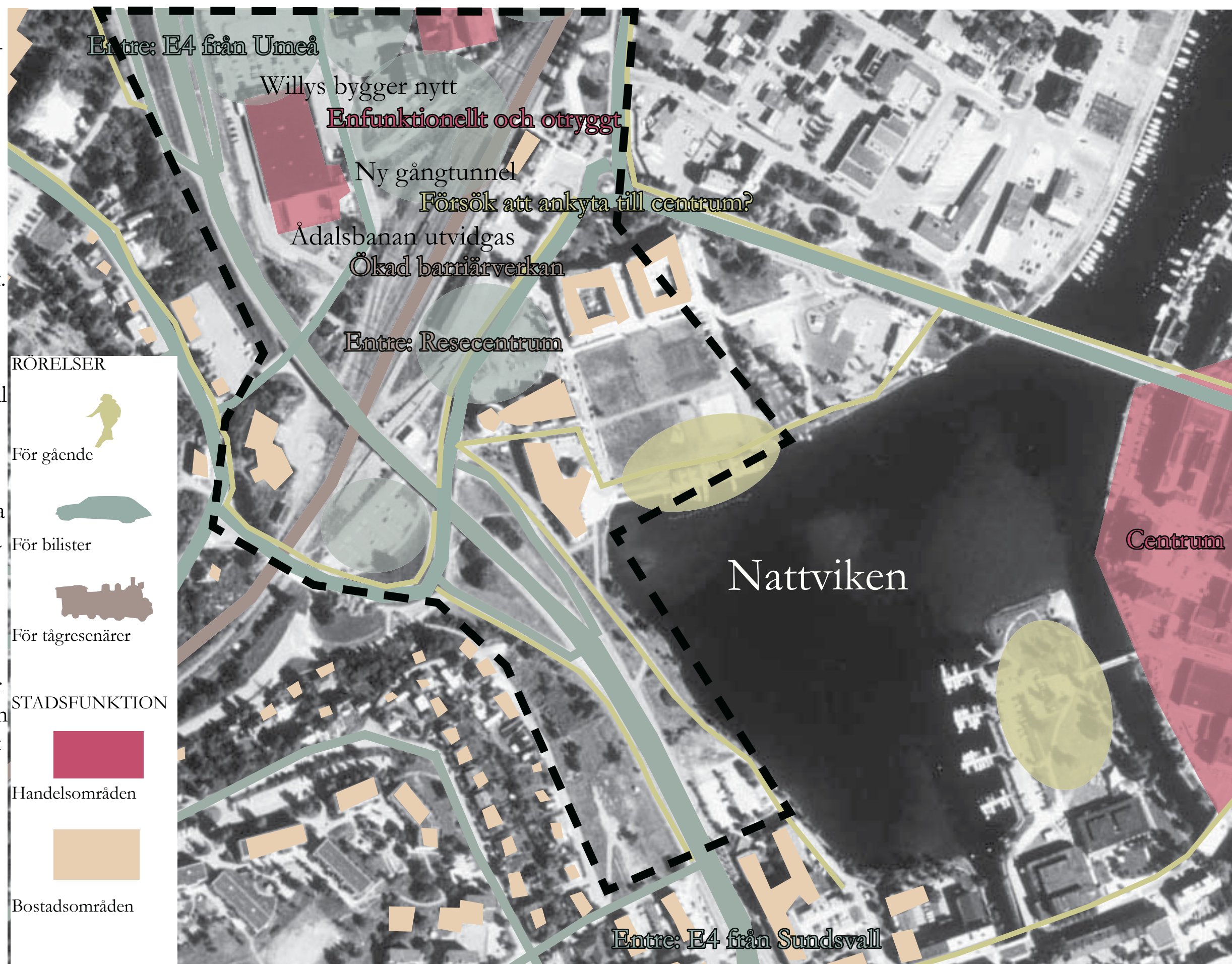


Parker, idrott och grönområden



## 5.4. NATTVIKSPARKEN OCH TIDEN

Härnösand har en anrik historia och en vacker småstadskaraktär, omgiven av grönska och har attraherar människor de senaste 500 åren. Staden ligger i Norrland, en region i Sverige med hög arbetslöshet och utflyttning, dvs. dålig ekonomisk tillväxt. Handelkvinnorna och handelsmännen i Härnösand får stark konkurrens med den större grannstaden Sundsvall och det stora köpcentrumet Birsta. På helgen åker många Härnösandsbor till grannstaden för att spendera sina pengar på kommersiella nöjen. Staden har problem med att attrahera både sina egna invånare och besökare som passerar förbi på Europa vägen. Utgångspunkter för omgestaltningen är att en välgestaltad plats utan privat kommersiella intressen för att aktivera stadens invånare på dess fritid och samtidigt vara en bra och lockande annonsplats för de förbi-passerande besökaren.

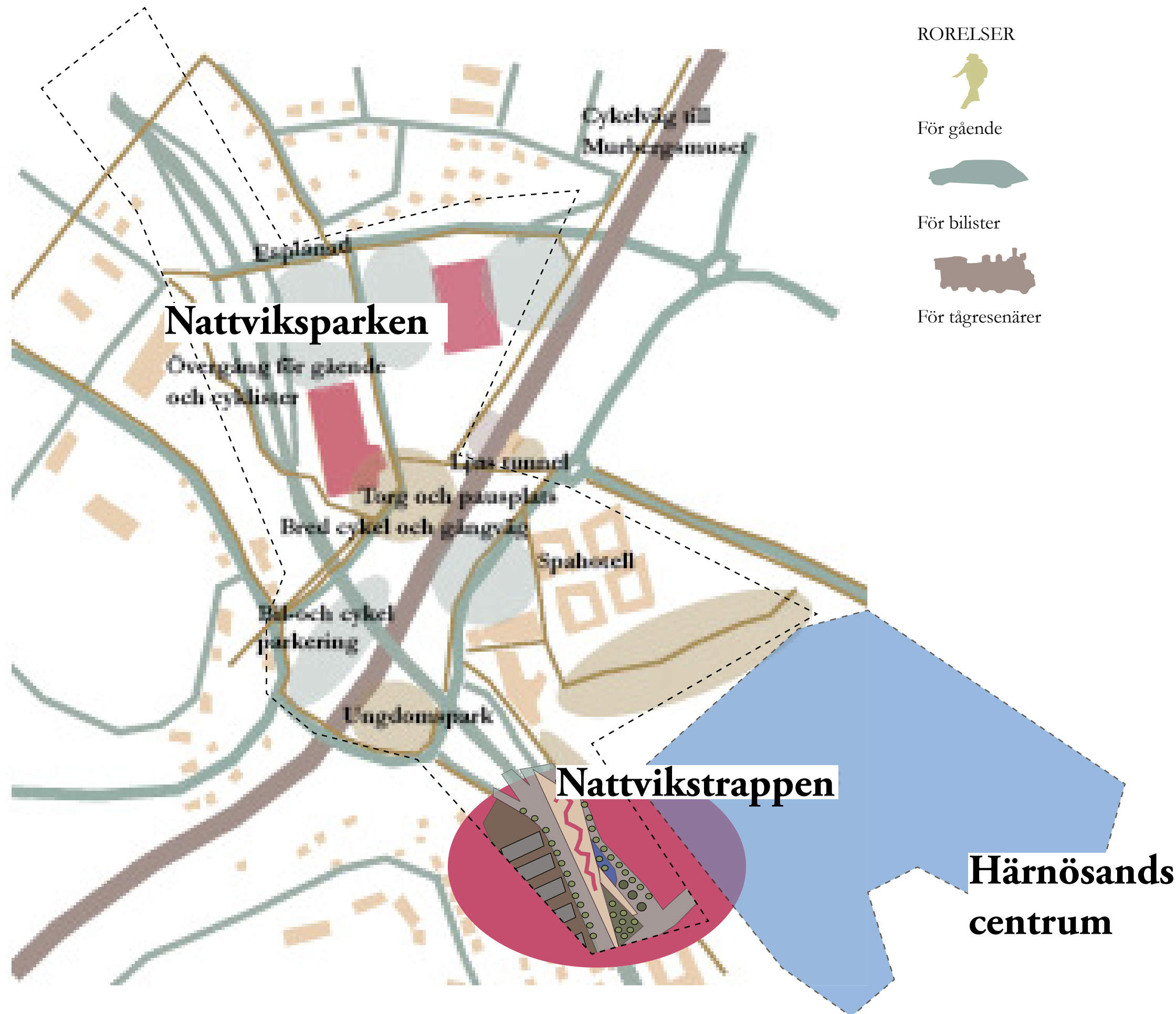




# 5.5. NATTVIKSPARKEN OCH FRAMTIDEN

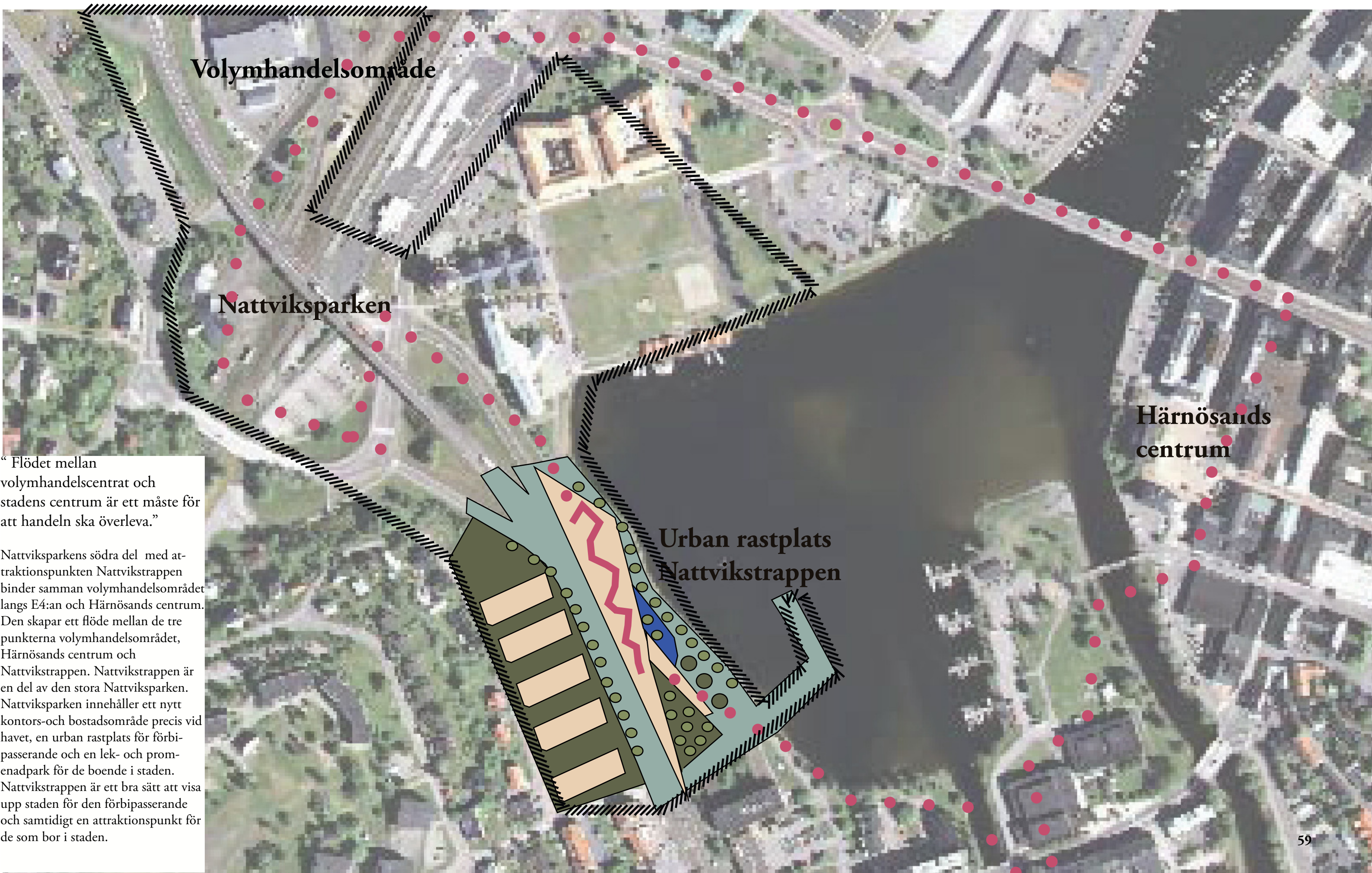
## Härnösand strategin

- Fler offentliga mötesplatser att uppehålla sig på.
- Volymhandelsetableringarna samlar mycket folk och har en stor kapacitet som social mötesplats.
- Förbättrade gång och cykelmöjligheter gör att fler väljer Härnösand som bostadsort då staden har starka kvaliteter i närheten i jämförelse med storstaden.
- I Härnösand finns möjlighet till eget hus nära naturen och med Ådalsbanan växer pendlingsmöjligheterna.
- Den historiska och anrika karaktären och närheten till naturen har stor attraktionskraft för turister något som bör utnyttjas med fler övernattningsmöjligheter och möjligheter att gå och cykla till attraktionspunkter såsom Murbergsmuséet.
- Närheten mellan centrum och det externa centrum gör det lätt att röra sig här emellan och möjliggör ett levande centrum.
- En attraktiv marknadsföring av de tomter med havsutsikt kring Nattviken kan locka kontor och företag.
- Genom att ha en sammanhållande grönstruktur och skapa och gestalta fina offentliga miljöer mellan dem så skapar man en stad som är harmonisk och grön och inte bara vänder sig till den bilburne trafikanten utan även tilltalar gående och cyklister, kartan bredvid är exempel på vilken struktur Härnösand skulle kunna ha , att också döpa området till park, Nattviksparken, gör att man ger parken och det gröna en överordnad status och den kan fungera som ett skelett som man senare placerar in byggnadskroppar i allt eftersom företag väljer att etablera sig, man riskerar då inte att få tomma skräpiga ödetomter som tyvärr är dagens verklighet.
- Det är viktigt att många möjligheter finns för gående och cyklister att korsa området annars blir området otäckt och otryggt samt öde särskilt på natten när affärerna har stängt
- Nattvikstrappen är Nattviksparkens attraktionspunkt och här samlas en rad aktiviteter både för den förbipasserande och den som bor i staden. Tanken är att Nattvikstrappen ska vända sig till alla åldrar.
- Nattviksparken skapar också ett naturligt flöde mellan de båda handelspunkterna i Härnösand, volymhandels området och affärerna i Härnösands centrum.





# 5.6. NATTVIKSTRAPPEN SKAPAR FLÖDEN



Volymhandelsområde

Nattviksparken

Härnösands  
centrum

Urban rastplats  
Nattvikstrappen

“Flödet mellan volymhandelscentrat och stadens centrum är ett måste för att handeln ska överleva.”

Nattviksparkens södra del med attraktionspunkten Nattvikstrappen binder samman volymhandelsområdet längs E4:an och Härnösands centrum. Den skapar ett flöde mellan de tre punkterna volymhandelsområdet, Härnösands centrum och Nattvikstrappen. Nattvikstrappen är en del av den stora Nattviksparken. Nattviksparken innehåller ett nytt kontors-och bostadsområde precis vid havet, en urban rastplats för förbipasserande och en lek- och promenadpark för de boende i staden. Nattvikstrappen är ett bra sätt att visa upp staden för den förbipasserande och samtidigt en attraktionspunkt för de som bor i staden.



# 5.7. NATTVIKSTRAPPEN

## E4:an- stadsgatan för alla

E4:an görs om till en stadsgata för alla på denna sträcka. Hastigheten sänks till 50 km/ timme och gaturummet sluts på ena sidan så att det vänder sig mer mot havet. En trädrad läggs till och bygger på riktningen i rummet.



## Nytt kontors- och bostadsområde

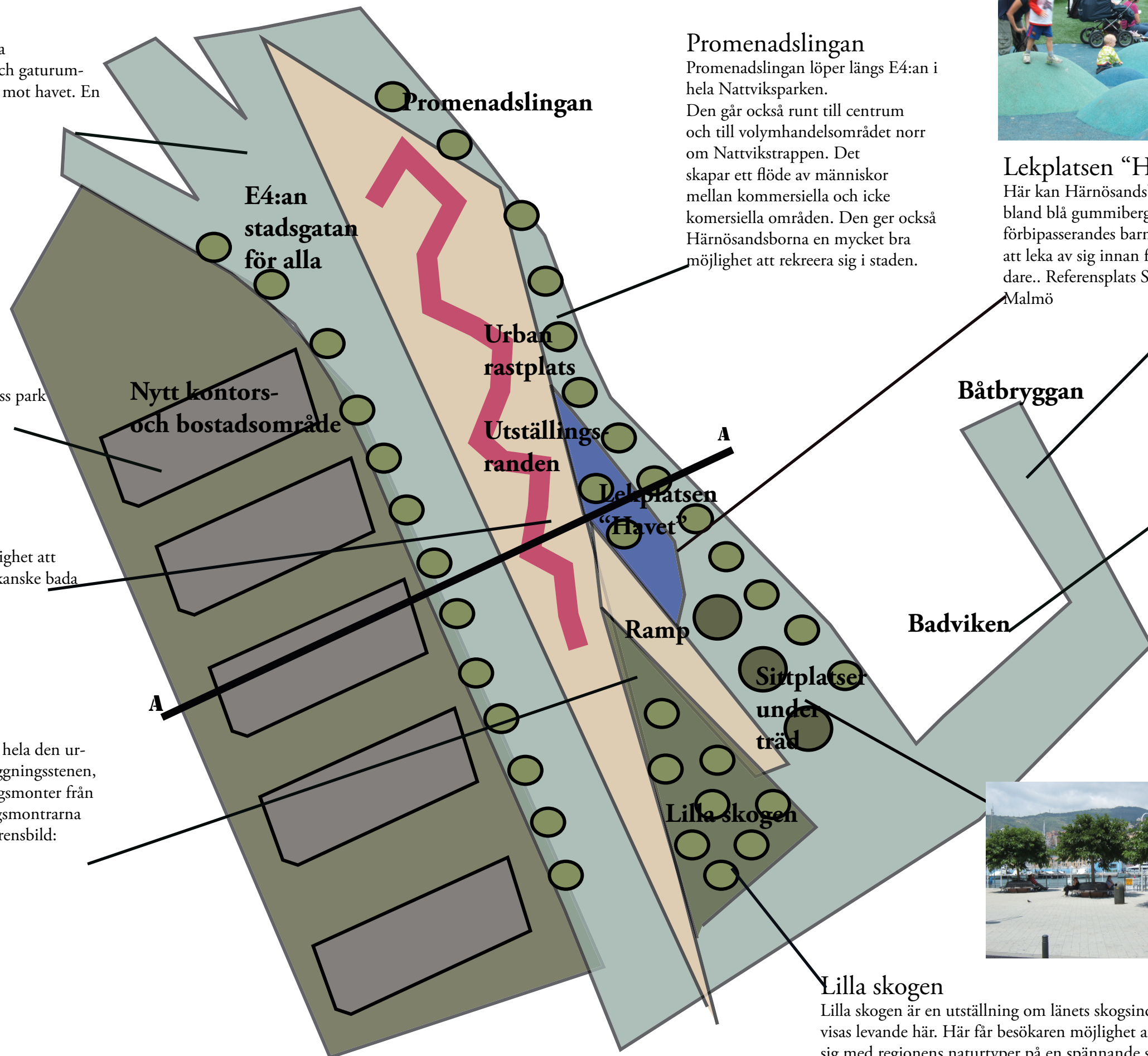
Ett nytt område där nya kontor och bostäder kan byggas till väst av området. Nattvikstrappen med dess park fungerar som ett skelett för bebyggelsen.

## Urban rastplats

Den urbana rastplatsen är ett bra tillfälle för den förbipasserande att uppleva staden. Här finns möjlighet att stanna njuta av sin matsäck, se på utställning och kanske bada samt se på staden.

## Utställningsranden

Utställningsranden är en rand som löper genom hela den urbana rastplatsen ibland är den en markering i belägningsstenen, ibland en soffa att sitta på och ibland en utställningsmonter från Länsmuséet Västernorrland att studera. Utställningsmontrarna visar konst, arkitektur och historia från länet. Referensbild: Raoul Wallenbergsplats Stockholm.



## Promenadslingan

Promenadslingan löper längs E4:an i hela Nattviksparken. Den går också runt till centrum och till volymhandelsområdet norr om Nattvikstrappen. Det skapar ett flöde av människor mellan kommersiella och icke komersiella områden. Den ger också Härnösandsborna en mycket bra möjlighet att rekreera sig i staden.



## Lekplatsen "Havet"

Här kan Härnösandsbarnen leka bland blå gummiberg och även den förbipasserandes barn får chansen att leka av sig innan färden går vidare.. Referensplats Sagolekplatsen i Malmö

## Båtbryggan

En fin gästhamn för den förbi seglande.

## Badviken

Fin och skyddad badvik att kunna ta sig ett dop i. Referensplats Dubbelspåret Sandnes Stavanger, Norge



## Badviken

## Sittplatser under träd

## Sittplatser under träd

För den som vill ta en paus, titta på havet eller njuta av utsikten över staden. Referensplats Genova Hamn, Genova Italien



## Lilla skogen

Lilla skogen är en utställning om länets skogsindustri som visas levande här. Här får besökaren möjlighet att bekanta sig med regionens naturtyper på en spännande sätt.



# 5.8. NATTVIKSTRAPPEN VISAR HÄRNÖSAND



Nattvikstrappen är Nattvikensparkens attraktionspunkt. Den fungerar som en urban rastplats längs Europavägen och här kan den besökande stanna till en stund och lufta sig samtidigt som man kan besöka Läns museet Västernorrlands rosa utställningssrand som berättar om konst, historia och samhällsfrågor från länet. Här finns sittgrupper att sitta vid när man vill äta sin medhavda matsäck. Om man orkar kan man ta en titt på utställningshörnan Lilla skogen som handlar om länets skogsindustri. Eller så är det bara att gå ner till vattnet och bada för den som så önskar. Nattvikstrappen är ett komplement till alla de kommersiella platser som finns längs vägen och här är skyltarna offentliga. En skön paus från all reklam och en plats för alla oavsett ekonomiska tillgångar.



## 5.9. NATTVIKSTRAPPEN SAMLAR MÄNNISKOR



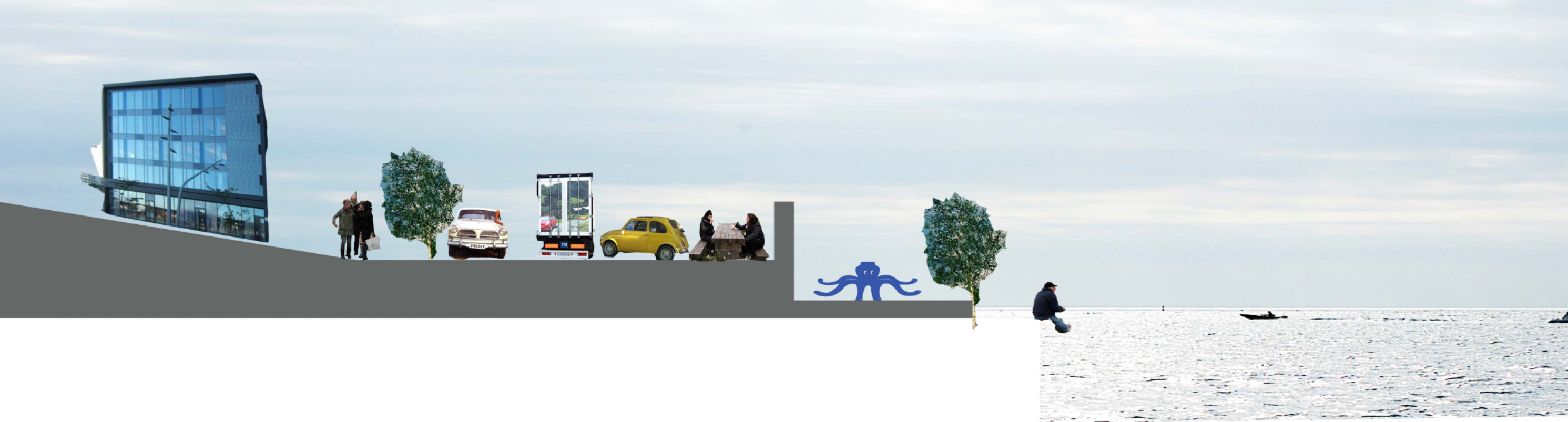
Nattvikstrappen: Här samlas Härnösandsbor i alla åldrar. Här finns lekplatsen Havet för de små barnen, badviken som är perfekt och badbar om sommaren. Här finns de fina runda sittplatserna att sitta på. Från Nattvikstrappen ser man hela staden, Domkyrkan tornar upp sig över husen och slalombacken på Vårdkasen skymtar bakom staden. Även för den förbipasserande är Nattvikstrappen spännande. Här kan hela familjen få kliva ur bilen och springa av sig lite eller vila en stund. Även möjligt för seglar- eller motorbåtsägaren att stanna till här på sin färd langs kusten.



# 5.10. NATTVIKSTRAPPEN I DETALJ

A

A



5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 METER





# 6. DISKUSSION

## tid

Det är viktigt att ta med historien i analysen av en plats. Den historiska analysen kom dock fram till att det tyvärr inte fanns några historiska värden i de åtgärdsområden som blev ett resultat av undersökningen.

## plats

Det är sorgligt att tänka att alla platser ska bli generella såsom Koolhaas hävdar i den generella staden. Men när människor rör sig snabbt över hela jorden och ställer krav, oftast västerländska på platser så är det inte konstiga att det blir så. Därför har vi landskapsarkitekter ett stort ansvar att skapa platsspecifika platser som gärna får ta intryck av den kulturhistoria och natur som finns på platsen. Att gestaltningen ska bli ett med platsen är extra viktigt i dessa tider då man lätt kan hitta inspiration och ideer om något bara genom några tangenttryck.

I Härnösand är det extra viktigt att man lägger tid på att bevara sin historia och ta tillvara det fina man har på platsen istället för att riva byggnader och skapa ödetomter. Om tomten inte har en byggnad längre är det viktigt att man omvandlar den till något, parkmark eller naturmark så att man inte får många tomma ruduratomter mitt i centrum som ser ovårdade och icke omhändertagena ut. Förutom vid järnvägstationen och E4:an så är det bara platsrum och inte flödestum som finns i staden. Man bör därför värna om historien och det platsspecifika. Även de rum, vid E4:an och järnvägsstationen, som kan räknas som platsspecifika bör gestaltas med omsorg så att de ser ut att vara en del av staden.

## väg

Vägen är en plats och en del av staden. Den bör alltid ta sin utgångspunkt i staden och baseras i sin gestaltning på denna. Den bör på alla sätt och vis ta in platsens lokala identitet trots att många saker med vägar är generella. Det är viktigt att alla trafikantgruppers behov blir beaktade när man bygger väg i staden eftersom att hur man rör sig har stor betydelse för vilka man möten och personers sociala möter har betydelse för hälsan. Alla pusselbitar i en stad måste sitta ihop för att staden ska fungera på ett bra sätt.

Göra det bästa man har ut av vägen och skapa vackra platser både för den som kör bil eller den som färdas längs vägen. Kanske har vi inte riktigt samma vackra natur som Norge men Norrland är trots allt en väldigt exotisk del av Sverige. Varför inte göra E4:an till en nationell turistväg på vissa sträckor såsom de har gjort i Norge. Norr om Härnösand fortsätter vägen genom världsarvet Höga Kusten så varför inte låta vägen vara en vacker turistväg även i Härnösand.

## stad

Förslaget menar till att vara en del av en medveten strategi där Härnösand får uppmärksamhet trots globaliseringens stenhårda konkurrens och snabba förändringar. Den globala individualism, där individer köper sig sin identitet eller image och flyttar på grund livssituation och livsvärderingar och inte bara på grund av jobb bör Härnösand vara en del av och marknadsföra sig själv aktivt. Genom att ha en färdig plan eller en stomme med urbana rum så är staden bättre förbredd när någon vill etablera sig här. Det har varit intressant att undersöka hur olika tidsepoker har påverkat staden och jag hoppas att denna tidsepok blir en epok då man aktivt försöker bygga stad och inte bara en öken av nedgångna ödetomter.

## handel

Handel, platser och stråk har alltid varit starkt sammankopplade. Staden uppstod som en handelsplats. Idag konkurrens handelen i Härnösand utav grannkommunen Sundsvalls externa köpcentrum Birsta. De nödvändiga inköpen görs i staden Härnösand men inte i centrum utan på den externa centrat vid E4:an. Det gör att folk samlas främst på det externa köpcentrat och det är där de får sina sociala kontakter. När staden håller på att utarmas på handel är det då fortfarande en stad? Undrar om en stad kan existera när det inte finns någon handel?

## attraktion

Vad attraherar folk nuförtiden? När det är möjligt att åka till alla världens stora städer vad ska då Härnösand kunna locka med.?När jag jobbade på hemtjänsten i Härnösand en sommar berättade en dam för mig om hur spännande hon och hennes syskon tyckte det var när knopparna sprack eftersom att de inte hände så mycket i byn Blåsjön i Jämtland men ”sånt lägger väl inte ni ungdomar märke till nuförtiden”. Kanske har tempot snabbats upp så mycket och behovet av ständigt nya intryck är för stort? Om inte annat skulle Härnösand kunna utgöra en funktion som pausplats?

## grönska

Mycket att det gröna längs vägen är restarealer som används för att ta upp de lutningar som vägbanken skapar. Det medför att stora arealer kring vägen blir så kallade ickeområden som inte har någon funktion eller tydlig gestaltning. Vägen liknar då en landsväg fast den ligger mitt i staden. Vägens ickeområden glesar också ut staden och skapar barriärer för den som går eller cyklar. Det gröna längs vägen bör därför definieras och ha en tydlig gestaltning som ger innehåll och karaktär till området kring vägen. Det medför också att vägen upplevs som en del av staden när den har en tydlig egen identitet. Låt det gröna längs vägen vara gestaltat och bygg stad hela vägen!



# 7. LITTERATURFÖRTECKNING

## Litteratur:

- Bergman, B: Handelsplats, shopping, stadsliv-en historik om butiksformer, säljritualer och det moderna stadslivets trivialisering, Östlings bokförlag Symposion 2003
- Book, K, Eskilsson, L: Stadens struktur, varför och hur?, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet 2001
- Borglund, M, Imberg, S, Ruben, C, Hjort, B, Schibbye, B, Forshed, K, Melin, P, Johansson, D: Arkitektperspektiv på vägen i staden, Arkus 1996
- Bucht, E, Pålstam, Y, Wingren C, Trafikantupplevelse på vägen, Movium 1996
- Castells M: Informationsåldern, Ekonomi, samhälle och kultur Daidalos 1998 Svensk översättning av Manuel Castells 1996
- Byen, vejen og landskapet-Motorveje til fremtiden, KVL
- Gillgren, H, Höök, A: Översiktsplan för Härnösands kommun, Härnösand 1992
- Johansson, K & Sandström, C: Köpcentrat vid motorvägen- en ny sorts stad, Göteborg 2001
- Lundeqvist J, Design och produktutveckling Metoder och begrepp, Studentlitteratur Lund 1995
- Norberg-Schulz C: Fenomenet Plats i Arkitekturteorier: Skriften Kairos Nummer 5 Raster Förlag
- Nyström, L: Stadslandskapet-sönderfall eller läkning, Stadsmiljørådet 1997
- Persson, B, Saxgråd, T, Schibbye, B, Reppen, L, de Laval, S: Process för välgestaltade vägar i staden , Arkus, 2006
- Qviström M: Gångna landskap: möten mellan vägshistoria och landskapshistoria, Rapport 06:1 Institutionen för landskapsplanering Alnarp, 2006
- Selberg, K: Veger og gater: Formingsveileder for trafikkanlegg i byer og tettsteder. Statens Vegvesen, Vegdirektoratet, Oslo 1995
- Sóla-Morales de, I: Plats; permanens eller produktion i Arkitekturteorier: Skriftserien Kairos Nummer 5 Raster Förlag
- Svedström, S: Handel i planeringen Boverket 1996
- Wahlström, B: Guide till upplevelsesamhället Från musik & museer till sushi & spa, SNS Förlag
- Wingren, C: Spegel, spegel på väggen där i Synvänder antologi red. Reiter O, Movium
- Veituri, R, Scott Brown, D: Innebörden i A&P:s parkeringsplatser eller att lära från Las Vegas i Arkitekturteorier: Skriftserien Kairos Nummer 5 Raster Förlag
- Översiktlig analys av Härnösands bebyggelsehistoria, Rapport nr 1, Länsmuseum Härnösand, 1980

## Publikationer

Vägverket-Gestaltningssystem-en vägledning 2004:4



# NOTER

<sup>1</sup> RAA:S hemsida <sup>2</sup> Norberg-Schulz C: Fenoment Plats i Arkitekturteorier: Skriften Kairos

Nummer 5 Raster Förlag<sup>3</sup> Selberg, K: Veger og gater: Formingsveileder for trafikkanlegg i byer og tettsteder. Statens Vegvesen, Vegdirektoratet, Oslo 1995<sup>4</sup>

Selberg, K: Veger og gater: Formingsveileder for trafi kkanlegg i byer og tettsteder. Statens Vegvesen, Vegdirektoratet, Oslo 1995<sup>5</sup> Castells M: Informationsåldern,

Ekonomi, samhälle och kultur Daidalos 1998 Svensk översättning av Manuell Castells 1996<sup>6,7</sup> Sóla-Morales de, I: Plats:permanens eller produktion

i Arkitekturteorier: Skriftseriern Kairos Nummer 5 Raster Förlag<sup>8</sup> Wahlström, B:Guide till upplevelsesamhället Från musik & museer till sushi & spa, SNS

Förlag<sup>9</sup> Book, K, Eskilsson, L: Stadens struktur, varför och hur?, Instutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi , Lunds universitet 2001<sup>10</sup> Persson, B,

Saxgråd, T, Schibbye, B, Reppen, L, de Laval, S: Process för välgestaltade vägar i staden , Arkus, 2006<sup>11</sup> Selberg, K: Veger og gater: Formingsveileder for trafi kkanlegg

i byer og tettsteder. Statens Vegvesen, Vegdirektoratet, Oslo 1995<sup>12</sup> Svedström, S: Handel i planeringen Boverket 1996<sup>13</sup> Byen, vejen og landskapet-Motorveje

til fremtiden, KVL<sup>14</sup> Book, K, Eskilsson, L: Stadens struktur, varför och hur?, Instutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi , Lunds universitet

2001<sup>15</sup> Bergman, B: Handelsplats, shopping, stadsliv-en historik om butiksformer, säljritualer och det moderna stadslivets trivialisering, Östlings bokförlag Symposion

2003<sup>16</sup> Nyström, L: Stadslandskapet-sönderfall eller läkning, Stadsmiljörådet 1997<sup>17</sup> Book, K, Eskilsson, L: Stadens struktur, varför och hur?, Instutionen

för kulturgeografi och ekonomisk geografi , Lunds universitet 2001<sup>18</sup> Nyström, L: Stadslandskapet-sönderfall eller läkning, Stadsmiljörådet 1997<sup>19</sup> Book, K, Eskilsson,

L: Stadens struktur, varför och hur?, Instutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi , Lunds universitet 2001<sup>20</sup> Selberg, K: Veger og gater: Formingsveileder

för trafi kkanlegg i byer og tettsteder. Statens Vegvesen, Vegdirektoratet, Oslo 1995<sup>21</sup> Borglund, M, Imberg, S, Ruben, C, Hjør, B, Schibbye, B,

Forshed, K, Melin, P, Johansson, D: Arkitektperspektiv på vägen i staden, Arkus 1996<sup>22</sup> Hermansson, Å red, Hela vägen,Vägverket1996<sup>22</sup> Byen, vejen og landskapet-

Motorveje til fremtiden, KVL<sup>35</sup> Vägverket-Gestaltningssprogram-en vägledning 2004:4<sup>23</sup> Bucht, E, Pålstam, Y, Wingren C, Trafi kantoplevelse på vägen,

Movium1996<sup>24</sup> Book, K, Eskilsson, L: Stadens struktur, varför och hur?, Instutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi , Lunds universitet 2001<sup>25</sup> Vehturi,

R, Scott Brown, D: Inneböden i A&P:s parkeringsplatser eller att lära från Las Vegas i Arkitekturteorier: Skriftserien Kairos Nummer 5 Raster Förla<sup>26</sup> Johansson,

K & Sandström, C: Köpcentrat vid motorvägen- en ny sort stad, Göteborg 2001<sup>27</sup> Byen, vejen og landskapet-Motorveje til fremtiden, KVL<sup>28</sup> Wingren,

C: Spegel, spegel på väggen där i Synvänder antologi red. Reiter O, Movium<sup>29</sup> Byen, vejen og landskapet-Motorveje til fremtiden, KVL<sup>30</sup> Book, K, Eskilsson, L:

Stadens struktur, varför och hur?, Instutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi , Lunds universitet 2001<sup>31</sup> Svedström, S: Handel i planeringen Boverket

1996<sup>32</sup> Johansson, K & Sandström, C: Köpcentrat vid motorvägen- en ny sort stad, Göteborg 2001<sup>33</sup> Nyström, L: Stadslandskapet-sönderfall eller läkning, Stadsmiljörådet

1997<sup>34</sup> Byen, vejen og landskapet-Motorveje til fremtiden, KVL<sup>35</sup> Hallemar, Stora parker, Arkitekten mars 2008<sup>36</sup> Löfberg B, Härnösand, Härnösand 1985.

<sup>37</sup> Härnösand 1992 Översiktlig analys av Härnösads bebyggelsehistoria, Rapport nr 1, Länsmuseet Härnösand, 1980 <sup>38</sup> Gillgren, H, Höök, A: Översiktsplan för Härnösands kommun,